

Numer 13. LISTOPAD Cena 60 gr.



Młody Lotnik

miesięcznik lotniczy dla młodzieży

wydawnictwo Komitetu Stołecznego Ligi Obr. Pow. Państwa

wychodzi 10-go każdego miesiąca
w Warszawie

Komitet Redakcyjny stanowią pp:

Prof. Polit. Czesław Witoszyński
Kapitan Emil Jerzy Czerniawski
Porucznik rezerwy Wiktor Martin
Inż. podpułk. Zdzisław Płodowski
Pułkownik pilot Ludomir Rayski
Dyr. Kom. Stoł. LOPP. T. Rerutkiewicz
Major Sztabu Gen. Adam Stebłowski
Dyr. Polskiej Linji Lotn. Aleks. Wygard

Redaktor: Jerzy Osiński

Adres Redakcji i Administracji:

Komitet Stołeczny LOPP—Warszawa, ul. Senatorska 14, tel. 132-14.

Administracja załatwia interesantów od 11 ej do 2-ej, Redakcja od 2-ej do 3-ej pp. Sekretarzem Redakcji jest Z. Troniewski. Prenumerata wynosi: Rocznie—6 z., półrocznie—3 z.50 gr., kwartalnie — 1 z. 80 gr. Numer pojedynczy—60gr. Egzemplarze pojedyncze wysyłane są po uprzedniem wpłaceniu należności na

Konto Administracji w P.K.O. № 9511.

Wobec zmiany wydawcy numer niniejszy wychodzi bezpośrednio po numerze wrześniowym. Prenumeratorowie, którzy wpłacili za kwartał IV 1z. 50 gr. — będą mjeli przdłużoną prenumeratę o 1 miesiąc.

Celem ustalenia nakładu pisma, Administracja uprasza PP. Czytelników o szybkie wnoszenie prenumeraty na rok przyszły.

Młody Lotnik

Rok II. Warszawa, listopad 1925. N-r 13 (10).

W KRAJU WIELBŁĄDÓW



Refleksje z lotu pułkownika Rayskiego.

*Silne lotnictwo — to podwalina bytu państwa,
a rozwój i zastosowanie techniki lotniczej —
to miara jego kulturalnego dorobku.
Lotnictwo polskie muszą budować „młodzi lotnicy".*

CZY WIESZ, ŻE...

— 17 grudnia r. b. przypada 22-ga rocznica pierwszego lotu na płatowcu, dokonanego przez Wrighta na przestrzeni zaledwie kilku metrów.

— Ale w trzy lata później najdłuższy lot wynosił już przeszło 200 metrów. W roku 1907 — już 770 m., w roku 1908 — 1 km., w r. 1909 — 232 km., w r. 1914 — 1.900 km., a obecnie samoloty mogą już przelecieć bez lądowania przestrzeń 4.050 kilometrów.

— Wright utrzymał się w powietrzu zaledwie przez kilkanaście sekund. W roku 1909, t. j. w sześć lat potem, samoloty mogą już latać bez lądowania przez przeszło 4 godziny, w chwili rozpoczęcia wojny światowej — przez 24 g., a w dobie obecnej długotrwałość lotu wyraża się liczbą 45 godzin.

— W roku 1909 latano z szybkością 6 km. na godzinę, w roku 1914 — już 203 km., a w roku bieżącym udało się Amerykaninowi Williamsowi przelecieć przestrzeń 1 kilometra z szybkością 486 km. na godzinę, czyli kilometr przebył on w czasie 7,4 sekund.

— Ze wzrostem szybkości samolotu, zwiększa się też i wysokość lotu. W roku 1909 wznoszono się najwyżej na 1 kilometr, w roku 1914 — już na 7½ km., a obecnie samolot może się wzbić na wysokość 12 km. 66 m.

— Tak więc w chwili obecnej — w porównaniu z rokiem 1909, kiedy lotnictwo poczęło stawiać pierwsze śmielsze kroki, — można odbyć podróż powietrzną 17½ raza dłuższą na 13 razy większej wysokości z blisko 75 razy większą szybkością.

— To wszystko stworzył genjusz ludzki tylko w 14 lat.



WŁADZE SZKOLNE A LOTNICTWO

Mówiąc o zadaniach młodzieży na polu lotnictwa, należy zwrócić uwagę na szkołę, która, kształcąc i wychowując młodzież, może tej sprawie oddać kolosalne usługi.

Dyrektorowie, wychowawcy, czy wreszcie nauczycielowie przez zapoznawanie młodzieży z zasadami i stanem obecnego lotnictwa, przez wskazywanie, jak wielkie znaczenie ma ono dla naszego państwa mogą wzbudzić w młodzieży zamiłowanie do tej gałęzi wiedzy i skłonić zdolne jednostki do zajęcia się lotnictwem w przyszłości. Nie jeden z uczniów zdradza już w niższych klasach zamiłowanie i zdolności zarazem do pracy konstrukcyjnej. Buduje modele parowozów, okrętów i t. p., bada dalej mechanizm tych maszyn.

W podobnych wypadkach nauczycielowie mogą wiele zdziałać, podsuwając młodym modelarzom - konstruktorom budowę modeli samolotów. A nie trzeba chyba dodawać, że samolot pociąga młodzież bardziej, niż parowóz lub okręt.

Może nas kto posądzi o to, że, propagując bliższe zapoznawanie młodzieży szkolnej z lotnictwem, nie bierzemy pod uwagę że średnia szkoła ogólnokształcąca winna przedewszystkiem wychowywać młodzież; kształcić jej umysł, lecz nie obciążać go balastem wiedzy specjalnej, będącej przedmiotem studjów zawodowych na wyższych uczelniach. Na to jest odpowiedź:—Wszak celem współczesnej szkoły polskiej jest przedewszystkiem wyrobienie w młodzieży zrozumienia i ofiarności dla potrzeb państwowych. A czyż własne, silne lotnictwo nie jest jedną z ważniejszych potrzeb naszego kraju? Zresztą niech nas wyręczą w odpowiedzi władze szkolne, powołane do ustalania programu nauki.

— Jak zapatruje się Ministerstwo oświaty na sprawę bliższego zainteresowania młodzieży lotnictwem?—zapytujemy p. d-ra Zagórowskiego, dyrektora dopartamentu szkół średnich min.

— Lotnictwo ma dla naszego kraju pierwszorzędne znaczenie—odpowiada p. Dyrektor— zarówno ze względu na swe zastosowanie podczas wojny, jak i w czasie pokoju. Dlatego też Ministerstwo uważa bliższe zainteresowanie lotnictwem młodzieży za rzecz bardzo ważną i wielce pożądaną. Choć szkoła średnia rozporządza— jeśli chodzi o lotnictwo—szczupłemi środkami, to jednak takie rzeczy, jak: pogadanki o lotnictwie, budowanie modeli samolotów, streszczanie książek lotniczych, zwiedzanie wystaw, czytanie pism i t. p. dadzą się najzupełniej pogodzić z zajęciami szkolnemi, przynosząc pożytek naszej Ojczyźnie.

— A jak przedstawia się sprawa wprowadzenia do programu szkolnego nauki o lotnictwie?

— W szkołach zawodowych, technicznych nauka o lotnictwie jest już częściowo wprowadzona. Co do szkół średnich — to staramy się potraktować szeroko lotnictwo przy nauczaniu fizyki. Również zwrócona będzie baczna uwaga na modelarstwo lotnicze. Wogóle Ministerstwo czyni wszystko, aby zainteresować młodzież lotnictwem. Ostatnio wydany był w tej sprawie okólnik do kuratorjów okręgów szkolnych".

Na tem kończymy naszą rozmowę z przedstawicielem Ministerstwa oświaty i przenosimy się do gabinetu kuratora okręgu szkolnego Warszawskiego, p. Grzegorza Zawadzkiego.

P. kurator Zawadzki na zadane pytanie up, zejme odpowiada nam:

— „Zgóry pragnę zaznaczyć, że wszelkie usiłowania Ligi Obrony Powietrznej w kierunku zainteresowania młodzieży lotnictwem znajdują obecnie i znajdować będą na przyszłość należyty oddźwięk w szkole. Dało temu wyraz Kuratorjum już w r. 1294, gdy okólnikiem z dn. 30/IX r. z. Nr. 329 zwróciło się do inspektorów szkolnych i dyrekcyj szkół z apelem, aby hasła i idee obrony powietrznej państwa popularyzowały wśród uczniów. Również i w roku bieżącym, w związku z „Tygodniem Lotniczym", Kuratorjum wydało okólnik (Nr. 188 z dn. 20/VIII r. b.), którym poleciło urządzanie we wszystkich zakładach naukowych dla młodzieży powyżej lat 10 pogadanek o konieczności stworzenia silnego lotnictwa polskiego, a jednocześnie zachęciło nauczycieli do żywej współpracy z komitetami Ligi, nadto rozesłało do bibljotek szkolnych broszurę o lotnictwie.

Wydając powyższe zarządzenie, Kuratorjum przyświecała myśl, by przez nauczycieli zapalić ideę obrony powietrznej w młodzieży szkolnej. Aczkolwiek bowiem ramy pracy szkolnej nie pozwalają na wciąganie młodzieży do żywszej pracy na polu lotnictwa, to jednak idee Ligi Obrony Powietrznej mogą być znakomicie młodzieży w inny sposób wpojone, a więc przez stosowne nawiązywanie tematu przy nauce różnych przedmiotów szkolnych, przez specjalne urządzanie pogadanek ilustrowanych przezroczami, organizowanie modelarni lotniczych, pokazów i t. p."

Jak wynika z powyższych oświadczeń, zwierzchnia władza szkolna nietylko nie widzi kolizji między programem szkolnym a bliższym zainteresowaniem młodzieży lotnictwem, lecz przeciwnie—uważa propagandę lotnictwa w szkole za rzecz niezmiernie pożyteczną, a skądinąd także i konieczną.

Młodzież nasza garnie się do lotnictwa dosyć żywo, czego dowodem może być choćby duża liczba (przeszło 1000) członków Polskiego Lotniczego Związku Młodzieży, choć praca tego Związku ze względu na pewne zawiłe kwestje statutowe napotyka na znaczne trudności.

Szkoła winna dopomóc młodzieży w poznawaniu lotnictwa. Inaczej—nie spełni młodzież w stosunku do lotnictwa tego zadania, jakie na niej ciąży.

J. Osiński.

Tegoroczne rajdy i ich znaczenie

Na brak sensacyj lotniczych w roku obecnym nie mogą się skarżyć nawet najwybredniejsi ekscentrycy współczesnego wieku. Dzień za dniem przynosi nam coraz ciekawsze wiadomości. Lotnicza prasa bombastyczna sili się z tego powodu na wszelkiego rodzaju możliwe i niemożliwe wykrzykniki:

500 km. na godzinę!

18 września b. r. amerykanin por. Williams bije nieoficjalnie ostatni rekord szybkości por. Bonneta 448 km. 171 m. na godz., osiągając na przestrzeni 1000 m. — 486 km. 400 m. na godz.

Niebywały rekord! Lot in infinitum!

Pilot Drouhin i Landry latają bez przerwy 45 godz. 11 m. 49 sek., bijąc ostatni rekord światowy długotrwałości lotu, wynoszący 37 godz. 59 m. 10 sek.

Gigantyczny lot! Major Depinedo w Tokjo!

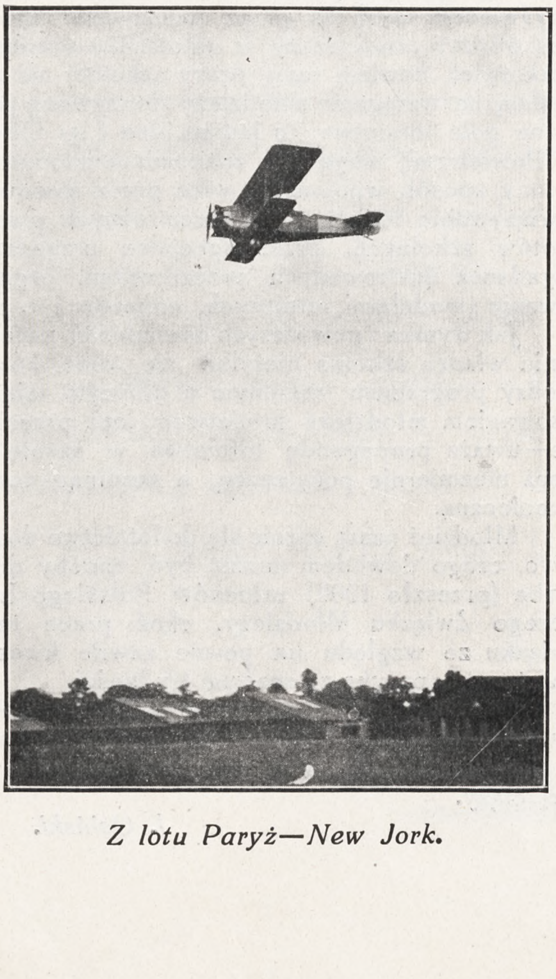
8 listopada b. r. major Depinedo powrócił z podróży do Tokjo, przebywając ogółem *55.000 km.*

Lot dokoła Europy! 8000 km. w 3 dni!

Kapt. Arrachart, znakomity pilot i niebezpieczny współzawodnik Pelletiera d'Oisy pokrywa w imponującym locie przestrzeń 7350 km. w ciągu 38 godz. 35 m.

Paryż—Teheran!

Z San-Francisko do Honolulu! i t. d.



Z lotu Paryż—New Jork.

Aż uszy bolą od tych wykrzykników. Sensacji w tem dość, ale... pocóż to wszystko?— spytamy. Skąd taki rozmach w świecie lotniczym, czegoż to dowodzi? Czyżby to był tylko gest? Niemożliwe. Musi nas to zastanowić.

Otóż wspaniały rozwój techniki lotniczej nie pozwala już zacieśniać się w granicach choćby jednego państwa. Lotnictwa nie można zamykać w loboratorjach lub gabinetach profesorów, by je potem zużytkować w przyszłej wojnie. Lotnictwo poczyna wchodzić dzięki samorzutnej sile ekspansywnej na właściwą sobie drogę postępu. Samolot szuka orlich, królewskich szlaków. Londyn—Indje, Paryż—Tokjo, Paryż—New Jork, Paryż—Dakar, Rzym—Tokjo, Lisbona—Mozambik, Bruksela—Kongo, Londyn—Kair—Mombasa i t. p.

Wszystkie państwa zrozumiały to i każde z nich stara się nawet podporządkować swą politykę państwową obecnemu kierunkowi ekspansji lotniczej.

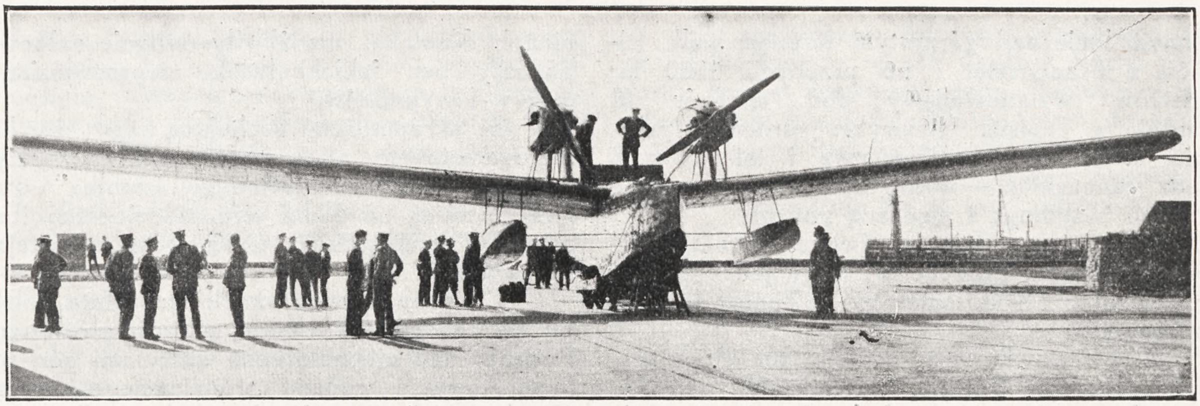
Rozwój lotnictwa rozszerzył znacznie horyzonty polityki międzynarodowej. Każdy rajd, uważany powszechnie za wyczyn sportowy, kryje w sobie także coś z polityki międzynarodowej danego państwa. Tak więc Anglja, Francja, Belgja i t. p. państwa, dążąc do rozwoju sportu lotniczego i zdobywania rekordów światowych, mają również na uwadze względy natury polityczno-gospodarczej: starają się uzyskać szybkie połączenie swych stolic z daleko położonemi kolonjami i t. p.

Wynikiem tego rodzaju polityki była naprzykład na początku bieżącego roku podróż szefa angielskiego lotnictwa cywilnego sir Branckera z Londynu do Indji poprzez Konstantynopol—Aleksandrję, Bagdat—Kalkutę—Rangoon.

Dzięki tej samej polityce rządu belgijskiego, znakomity pilot Thieffry wyrusza 12 lutego b. r. w celu utorowania szlaku Bruksela—Kongo Belgijskie. Pod wpływem tej polityki Francja buduje szlaki Paryż—Dakar (Wyprawa de Goys'a jak również wyprawa Lemaitra i Arracharta—obie w początkach wiosny obecnego roku). Portugalja łączy Lisbonę i Rio de Janeiro (Lot Cabrala) oraz Lisbonę—Gwineę—Angolę i Mozambik. Ameryka na dwóch wielkich 9-cio tonnowych wodnopłatowcach pod kierunkiem świetnych pilotów Snody i Rodgersa przedsiębierze wielką wyprawę ponad oceanem Spokojnym—San-Francisko—Honolulu.

Szlaki tego rodzaju, co Londyn—Indje, Paryż—Teheran i t. p. jako międzynarodowe drogi powietrzne będą miały pierwszorzędne polityczne i ekonomiczne znaczenie. Szlaki te będą odgrywały rolę dawnych dróg rzymskich.

Wobec tego każde państwo położone na danym międzynarodowym szlaku będzie starało się wejść do odpowiedniego bloku państw, bowiem pozostanie w tym wypadku na uboczu jest rów-



Nowy pasażerski kolos powietrzny, zbudowany w Danji

noznaczne z dobrowolnem skazywaniem się na wegetację.

Dalej ekspansja lotnicza kieruje polityką państw mniej lub więcej odosobnionych lub otoczonych wrogo usposobionymi sąsiadami i zmusza je do szukania dalszych przyjaciół.

Wystarczy przyjrzeć się bacznie ostatnim rajdom, aby przekonać się o słuszność tego twierdzenia.

Również znaczenie lotnictwa przejawia się w innej gałęzi polityki międzynarodowej. Oto niektóre państwa odsunięte wgłąb kontynentu szukają dzięki niemu dostępu do morza. Tak np. Włosi organizują rajd bałtycki, a Czesi marzą o locie dokoła morza Śródziemnego.

Jak więc widzimy, lotnictwo oddaje coraz to nowe usługi już nie ludziom poszczególnym, lecz całym narodom. Choć wychowane w czasie wojny, choć u kolebki jego rozwoju zła macocha-wojna wskazywała mu jeden jedyny cel:— siać grozę i zniszczenie, lotnictwo obecne wkracza coraz śmielej na właściwe tory, na drogę pracy twórczej, zmierzającej do poprawy stosunków ekonomicznych i współżycia narodów.

Ale ta praca pokojowa lotnictwa jest dla państw, w których ekspansja lotnicza nie przejawia się tak żywo i skutecznie, jak w innych— również groźna. Musimy nie pozwolić się wyprzedzać.

T. Wolnicki.

Po wielkim locie pułkownika Rayskiego

I my możemy się szczycić dużym rajdem. Francuzi mają swego Pelletier d'Oisy, a my mamy pułk. Rayskiego. Gigantyczny, bo 8000 kilometrów blisko wynoszący jego lot wzbudził należyte zainteresowanie nie tylko w kraju, lecz i zagranicą.

Pragnąc dokładnie uwydatnić ten wielki rajd, zwróciliśmy się do p. pułk. L. Rayskiego z prośbą o szereg szczegółowych informacyj.

— Przy pięknej pogodzie — informuje nas łaskawie p. pułkownik — 16 września wystartowałem z lotniska Villacoublay pod Paryżem, udając się na południe, w kierunku Pirenejów. Zamiarem moim było zakończyć pierwszy etap podróży na brzegu Afrykańskim, w Casablanca. Niestety silny wiatr przeciwny uniemożliwił moje zamiary i zmuszony byłem do lądowania w Madrycie.



Pułk.-pilot Ludomir Rayski

Następnego dnia udałem się w dalszą drogę. Przy ciągle niesprzyjającym wietrze doleciałem wreszcie do Casablanca, gdzie, jak było do przewidzenia, spotkałem się z bardzo miłem przyjęciem ze strony kolegów francuskich.

Z Casablanca marszruta moja wiodła na wschód: poprzez Fez, Meknes do Tunisu. Tu miałem szczególnie nieprzyjemną drogę. Gęste mgły zasłaniały całkowicie ziemię. W przeciągu kilku godzin nie mogłem dostrzec ani jednego punktu orjentacyjnego. Leciałem więc zdany całkowicie na kompas. Jakoż się nie zawiodłem. Po 11-ogo-

dzinnym locie nad górzystym terenem walk Rifenów z Francuzami i po przebyciu 1800 kilometrów wylądowaliśmy pod wieczór 18 września w Tunisie. Niezwykle serdeczne przyjęcie ze strony społeczeństwa i miejscowych władz francuskich — wynagrodziło nam sowicie tę nieco przydługą i męczącą podróż.

Następnego dnia o świcie wyruszyliśmy w dalszą drogę, pragnąc w ciągu jednego dnia przebyć etap 2100 kilometrów: z Tunisu do Konstantynopola.

Etap ten był szczególnie emocjonujący, gdyż przez całą godzinę „wisieliśmy" nad morzem. Z powodu nieprzychylnych wiatrów, nie dolecieliśmy do Konstantynopola, a zmuszeni byliśmy z Salonik cofnąć się do Aten. Przebyliśmy więc „tylko" 1600 kilometrów i „bawiliśmy" w górze 10 godzin.

Z Aten do Konstantynopola—600 kilometrów—przebyliśmy w ciągu 3 i pół godziny. Był to najkrótszy etap.

Z Konstantynopola wylecieliśmy 22 września rano i przy sprzyjającym, na ten raz, wietrze w ciągu 7 godzin przebyliśmy ostatni etap, wynoszący 1600 kilometrów.

Bawiliśmy więc w drodze 6 dni i pokryliśmy przestrzeń około 8 000 kilometrów.

Pełna poświęcenia i niezwykłej sumienności praca towarzysza podróży, sierżanta-mechanika L. Kubiaka, umożliwiły odbycie całkowitej podróży bez jakichkolwiek nieprzewidzianych przerw i wypadków.

Ze skromnością, cechującą zazwyczaj ludzi nieprzeciętnych, opowiedział pułk. L. Rayski współpracownikowi „Młodego Lotnika" dzieje swej krótkiej, bo 6 dni wynoszącej, lecz olbrzymiej, bo liczbą 8.000 kilometrów zamykającej się podróży.

Co spowodowało dzielnego pilota polskiego do odbycia tak wielkiej podróży powietrznej? Podróży nad niebosiężnemi szczytami gór, piaskami Afryki i wodami Śródziemnego morza?... Czyżby chęć poznania obcych krajów?...

To było na drugim planie. Właściwą pobudką do wykonania tego pełnego przygód i niebezpieczeństw przedsięwzięcia była szlachetna ambicja pilota polskiego.

— Co u djabła—powiada pułkownik Rayski—latają Anglicy, Francuzi, Włosi i t. d., a my mamy być gorsi?!...

Nie jesteśmy gorsi. Dowiódł nam tego pułk. Ludomir Rayski. Loty Amerykanów dookoła świata, Francuzów—do Tokio i jeziora Czad —nie mogą nas przeto wprawiać w zdumienie i zachwyt dla obcych.

Możemy podziwiać bohaterstwo swoich pilotów.

M. C.

Wizyta lotników czechosłowackich w Warszawie

Rozmowa współpr. „Mł. Lotn." z gen. Czeczekiem

W odpowiedzi na wizytę lotników polskich w Pradze, dnia 20 października przybyła do Warszawy eskadra bojowa samolotów czeskich w składzie: 9 samolotów niszczycielskich typu „Aero" i 3 samolotów pościgowych typu „Avia". Na czele eskadry przybył szef lotnictwa wojskowego Czechosłowacji, gen. Czeczek.



Po wylądowaniu na lotnisku Mokotowskiem. X-gen. Czeczek.

Witani owacyjnie przez lotników polskich i członków poselstwa Czechosłowacji, lotnicy czescy udali się z portu lotniczego w Mokotowie wprost do hotelu Europejskiego na dobrze zasłużone śniadanie.

Wślad za lotnikami, udał się do hotelu i współpracownik „Młodego Lotnika", któremu udało się uzyskać kilkunastuminutową rozmowę z gen. Czeczekiem.

Przedstawiciela naszego pisma przyjął gen. Czeczek bardzo życzliwie i na zadawane sobie pytania chętnie odpowiadał.

Na zapytanie, jak się przedstawia stan lotnictwa Czechosłowacji, gen. Czeczek odpowiedział:

— Mamy 3 pułki lotnicze rozlokowane w Pradze, Ołomuńcu i Nitrze, tyleż szkół pilotów i parków lotniczych, co w sumie daje 300 samolotów.

Od kilku lat wyemancypowaliśmy się całkowicie z pod wpływów zagranicy i samoloty budujemy całkowicie w kraju. Narazie pokrywamy tylko zapotrzebowanie własne, a próby eksportu napotykają na wielkie trudności, ze względu na brak odpowiednich kapitałów obrotowych i silną konkurencję francusko-niemiecko-

angielską. Jeżeli na tem polu nie będziemy ich mogli pobić, to na polu lotnictwa sportowego odniesiemy niewątpliwe zwycięstwo, gdyż nasze samoloty kilku i kilkunastokonne znajdują należyty poklask i uznanie sfer technicznych Europy.

Wielką wagę przywiązujemy również do budowy samolotów metalowych, gdyż naszem zdaniem rozpoczyna się właśnie okres zamiany drzewa na metal.

Pierwszą serję samolotów metalowych wypuści już w czasie najbliższym fabryka Skody w Pradze.

Co zaś dotyczy lotnictwa cywilnego, to jest ono całkowicie w rękach rządu i można powiedzieć, że jest rozwinięte słabo. Posiadamy jedną własną linję komunikacji lotniczej w kraju: Marianske Lazne-Praha-Bratislawa Koszice.

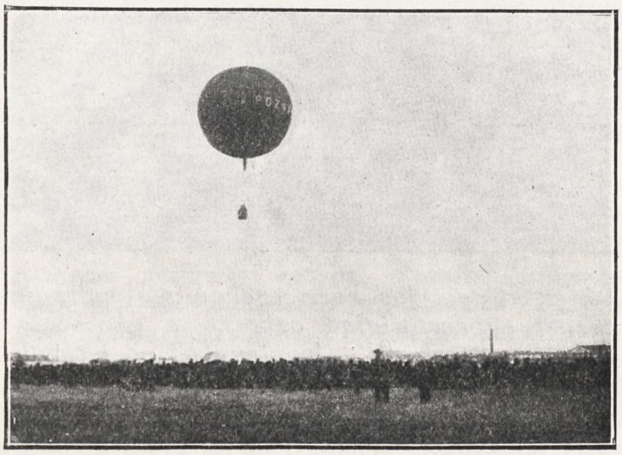
Akcja społeczna jest dopiero zapoczątkowana i koncentruje się w tow. „Masarikow Letecki Fond".

Zazdrościmy wam takiej organizacji, jaką jest wasza Liga Obrony Powietrznej Państwa.

Na zakończenie rozmowy, gen. Czeczek złożył na ręce współpracownika „Młodego Lotnika" życzenia pomyślnego rozwoju dla Ligi.

Pierwsze polskie zawody balonów wolnych

Staraniem Wydziału Balonowego depart. Żegl. Pow., a przy współpracy Komitetu Stołecznego L.O.P.P. zorganizowane zostały pierwsze w Polsce zawody balonów wolnych.



„Poznań" rusza w drogę

Przy silnym wietrze północnym wyruszyły w dn. 25 października z lotniska cywilnego na Mokotowie wobec licznych widzów 3 balony: „Warszawa" z pil. por. Kowalskim i pom. pil. por. Menschem, „Kraków" z pilotem kpt. Kamieńskim i pom. pil. por. Burzyńskim oraz „Poznań" z pil. por. Zakrzewskim i pom. pil. por. Januszem.

Celem zawodów było osiągnięcie największej odległości w najkrótszym czasie w granicach terytorjalnych państwa Polskiego, czyli chodziło o osiągnięcie największej szybkości balonu.

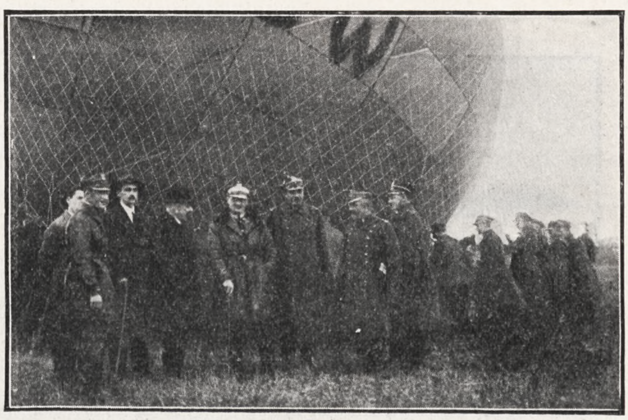
Zadanie pilotów polegało na umiejętnem manewrowaniu balonem tak, aby mógł on dostać się w najszybszy prąd powietrza i dążyć ku wschodowi, gdyż ten kierunek dawał największą odległość lotu.

Największą szybkość lotu (51 km. na godz.) i najbardziej wschodni kierunek uzyskał balon „Poznań", który wylądował w 2 g. 47 m. w Janowie (pow. Kolno). „Warszawa" wylądowała po 2 g. 58 m. we wsi Wincenta, (w odległości zaledwie 200 m. od granicy) wreszcie „Kraków" wylądował we wsi Szablaki, znajdującej się w tym samym powiecie co Janowo i Wincenta, przebywając 147 km. w ciągu 3 g. 15 min.

Jury zawodów przyznało wędrowną nagrodę im. pułk. Wańkowicza (w postaci artystycznie wykonanego srebrnego puharu) pilotowi balonu „Poznań", por. J. Zakrzewskiemu z baonu balonowego w Toruniu. Nadto Komitet Stołeczny ofiarował zwycięzcy piękną nagrodę w postaci marmurowego przycisku ze srebrnym orłem, a pozostałym zawodnikom srebrne żetony.

Należy zaznaczyć, iż balon „Poznań", zwycięzca zawodów, został wykonany przez Centralne Zakłady Balonowe w Jabłonnie. „Kraków" i „Warszawa" są wyrobu francuskiego.

Jak nas zapewniają organizatorzy, nowe zawody mają się odbyć na wiosnę roku przyszłego.



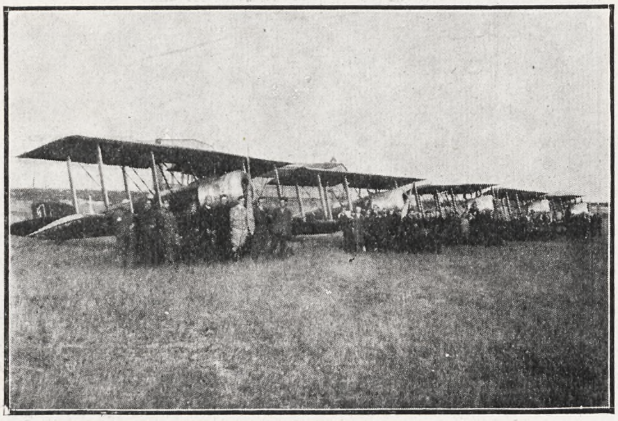
Na zdjęciu widzimy prezesa Komitetu Stołecznego—sędziego Falkiewicza, gen. Zagórskiego, pułk. Bołsunowskiego—naczelnika W-łu Balonowego i in.

Jak szkolą się nasi najmłodsi władcy przestworzy?

Dzień ucznia-pilota Cywilnej Szkoły Pilotów w Poznaniu.

Dla ucznia-pilota dzień jest naogół pojęciem względnem. Bo jeśli się wstaje o trzeciej, od 10 do 13-ej śpi, 13-ej—22-giej czuwa, a od 22-giej znów śpi, to doprawdy trudno się w czasie połapać i zrozumieć definicję dnia i nocy tak, jak się to określa w życiu i mowie potocznej. Gdyby mię teraz zapytano, co to jest „*dies*", a co „*noctus*", odpowiedziałbym z całą pewnością, że taki podział doby jest wogóle niewłaściwy. Mojem zdaniem, doba dzieli się na 4 części, które u nas powinny otrzymać takie nazwy: Pierwsza ,od 3-ciej do 10-ej,—ćwierćdobie lotów rannych; druga—przymusowego odpoczynku (od 10-ej do 13-ej); trzecia (od 13—22-giej) lotów wieczornych, wreszcie czwarta (od 22-giej do 3-ciej)—ćwierćdobie odpoczynku dobrowolnego.

Aby uzasadnić ten słuszny zresztą podział (*augustior divisio*), wystarczy opisać jedną taką dobę w Cywilnej Szkole Pilotów w Ławicy. Godz. 3 rano: pobudka. Z 58-miu łóżek polowych podnosi się 58 rozczochranych głów, pięćdziesięciu ośmiu uczniów pilotów zapewnia inspekcyjnego, że już nie śpią, że po wypaleniu papierosa wstaną. W ciągu dziesięciu minut hangar, gdzie kwaterują przyszłe „orlęta", robi wrażenie palarni; po chwili wyciąga się z szafek „combinaisony"—jedyną garderobę rannych lotów, wkłada na głowy kominiarki i okulary i majestatycznym krokiem wyrusza się po maszyny. Pochód ten kroczy przez całe lotnisko do hangaru maszyn, gdzie drzemie jeszcze 6 „Hanriotów". Budzi je hałas rozsuwanych drzwi, otrzeźwia benzyna, a już do zupełnej równowagi przyprowadza odpowiednia porcja... rycyny. Czułe miejsca smaruje się wazeliną lotniczą t. zw. „towolem" i teraz już wszystko gotowe.



Na starcie grupy uczniów oczekują instruktora, który zadecyduje kto pierwszy będzie latał.

Zaczyna się walka o wózek, gdyż jeden tylko jest w posiadaniu Szkoły. Zwycięska grupa ciągnie swój aparat na start, podczas gdy inne szukają ochotnika „pod ogon". Startowy tymczasem obładowany chorągiewkami, kołem, pompą oraz innemi jeszcze akcesorjami pomocniczemi, werbuje pomocników do ustawienia startu. Po pół godzinie zaczyna się na starcie ruchawka: aparaty startują i lądują, uczniowie biegają, startowy macha chorągiewkami naprawo i nalewo; nieraz w zapale trzaśnie kogo w okulary jeśli, niebaczny, przysunie się zbyt blisko.



A ci, którym los każe czekać nie marnują czasu, rozprawiając ochoczo o „korkociągach", „beczkach", „loopingach" no i chwili, kiedy się „wylaszują".

Cała przyjemność trwa do godz. 8-ej. Teraz wraca szkoła do hangaru, by doprowadzić maszyny do porządku. Roboty zawsze sporo: tam tłok się rozwalił w kawałki, tu uczeń samodzielny połamał podwozie, śmigło i czop wykrzywił. Trzeba to wszystko naprawić, i to prędko, bo na wieczorne loty samolot musi być gotowy. Mechanik więc prostuje czop, uczniowie „fasują" nowe śmigło, majstrują koło podwozia.

O 10 ej na śniadanie i spać! Odpoczynek przymusowy, nakazany przez Dyrekcję rozkazem Nr. taki, a taki, z dnia takiego, a takiego pod karą... niewyspania się. Śpij tedy, pilocie kochany, a do snu niech cię kołyszą przelatujące nad głowami „Potezy", „Balille" i inne „Morany".

O pierwszej obiad, po obiedzie znów praca przy maszynach, wieczorem loty. I tak do 10-tej. Teraz zmęczona brać lotnicza tuli się w objęcia Morfeusza, aby nazajutrz o 3-ciej rano głos inspekcyjnego zerwał ją znów z błogiego snu na papierosa.

J. Filipowicz
uczeń-pilot.

POZNAŃSKA CYWILNA SZKOŁA PILOTÓW W ŁAWICY



Kierownictwo i uczniowie. 1-dyr. szkoły Cz. Wawrzyniak; 2, 3, 4 i 5—instruktorowie.

Poznańska cywilna szkoła pilotów powstała głównie dzięki staraniom obecnego jej dyrektora, por.-pilota Czesława Wawrzyniaka, prezesa Związku Lotników Polskich, przy poparciu Depart. Żegl. Pow. M.S. Wojsk. i Ligi Obrony Powietrznej Państwa, która objęła nad szkołą protektorat.

Szkoła posiada idealnie urządzoną salę wykładową, biuro oraz stację meteorologiczną. Przystąpiono już do budowy hangaru maszyn, internatu dla uczniów i kasyna. Pozatem projektowane jest założenie własnego lotniska (Dotychczas szkoła korzystała z lotniska fabryki „Samolot").

Kurs teoretyczny dla pierwszej grupy, liczącej 24 uczniów, rozpoczął się dn. 9. III. r. b. Ukończyło go w dniu 28. IV. 18 uczniów. Pozostałych 6-ciu przydzielono do grupy drugiej, która ukończyła nauki teoretyczne w dn. 8 lipca.

Szkolenie praktyczne, t. j. latanie, rozpoczęła I-sza grupa w kwietniu, a II-ga—7 sierpnia.

Obecnie z ogólnej liczby 58 uczniów lata 24, którzy po odbyciu 60 lotów samodzielnych zaczną wykonywać akrobacje. Po zdaniu akrobacji i wykonaniu w przepisowym czasie samodzielnego lotu do Bydgoszczy, uczeń staje się pilotem polowym. Ale na tem nie kończy się jeszcze nauka. Uczeń musi nie tylko umieć latać, lecz także musi nabyć wprawę w lataniu. Dopiero po całkowitem opanowaniu powietrza uczeń kończy szkołę, otrzymując zaszczytny i dobrze zasłużony dyplom „pilota międzynarodowego".

Ukończenie kursu bieżącego przewidywane jest w końcu listopada r. b. Nowy kurs rozpocznie się w marcu r. p.

Lotnictwo niemieckie

Wrażenia z wystawy w Monachjum

Tegoroczna niemiecka wystawa lotnicza, urządzona jako dział ogólnej niemieckiej wystawy komunikacyjnej, jest pierwszym po wojnie przeglądem niemieckich zdobyczy w lotnictwie.

Przy porównywaniu lotnictwa niemieckiego z lotnictwem narodów innych, należy pamiętać o znacznych ograniczeniach, jakie na lotniczą wytwórczość niemiecką nałożyła konferencja ambasadorów.

W tych jednak granicach, w jakich zamyka się możność produkcji lotniczej dokonano tak wiele, że, mimo wszystkie ograniczenia, może być brana pod dyskusję kwestja, czy Francja czy Niemcy są krajem przodującym w lotnictwie.

Lotnictwo niemieckie jest samowystarczalnem lotnictwem komunikacyjnem na wielką skalę. Cieszy się ono specjalną opieką rządu. Pomoc ta jednak nie zmniejsza zalety samowystarczalności, gdyż wszelkie subwencje rządowe są przeważnie wypłacane tylko za regularność przelotów, względnie jako pewne zwiększone stawki za przewóz przesyłek pocztowych i listów.

Jak widać z wykresów, które znajdowały się na wystawie, a które zestawiło niemieckie Ministerjum Komunikacji, lotnictwo niem. przechodziło pewien kryzys w latach 1922 i 23. W latach tych ogólna liczba meldowanych w Minist. Komunikacji samolotów zmalała z 158 w r. 1921 na 125 w r. 1922. Liczba ta stopniowo potem wzrasta i dochodzi w r. 1925 do 324. Spadek ten dotyczy jednak tylko maszyn podróżnych otwartych, samolotów sportowych i szkolnych; liczba typowych maszyn komunikacyjnych z kabinami stale wzrasta i wynosi w latach:

1920—27, 1921—34, 1922—50, 1923—72, 1924—107, 1925—142.

Liczby te jednak nie charakteryzują niemieckiej produkcji lotniczej, wiemy bowiem, że samoloty niemieckie używane są również na linjach w Austrji, Danji, Polsce, Rosji, Szwajcarji.

Samoloty komunikacyjne na linjach niemieckich przeleciały w roku 1920 — 480.053 km. i przewiozły 3,975 pasażerów, a w r. 1924 liczby te wzrosły do 2.084.621 km. i 12.579 pasażerów. Ogólna długość przelotów dziennych wynosi w 1925 r.—37.344, kiedy w 1924 wynosiła 15.030 km. Wnosić stąd można, że liczba pasażerów w 1925 wyniesie około 50.000 osób.

Jeżeli każda z wystaw przemysłowych prócz celów czysto gospodarczych posiada też i zadanie zapoznania ogółu ze zdobyczami danej dziedziny, a wreszcie i cele popularyzacyjne, to wydaje się nam, że intencje w tym ostatnim kierunku nie są już pewnie w Niemczech konieczne.

Nie trzeba tu wyjaśniać jakich uczuć doznaje Niemiec, kiedy patrzy na tablicę statystyczną i widzi, że w r. 1917 państwo Niemieckie miało 19.750 samolotów, w r. 1918 — 14.120, a w r. 1919 tylko 144. Na wspomienie, iż jego „Vaterland" miała kiedyś 20 000 samolotów powstaje w Niemcu duch odwetu. To też nie omylimy się, jeśli twierdzić będziemy, że Niemcy wkrótce odzyskają utracone 20.000 samolotów.

A nadzieje na szybkie urzeczywistnienie tych lotniczych ambicji są wielkie. Dowodem tego niech będzie chociaż ten fakt, że niemiecki lotniczy instytut doświadczalny zbudował i umieścił na wystawie wzorową hamownię do badania motorów lotniczych aż do mocy *1000 koni mech*, kiedy nie wolno jest budować w Niemczech motorów silniejszych ponad 250 koni.

W części teoretyczno-doświadczalnej wystawy uderza laika ilość dziedzin nauki, które zgodnie pracują nad postępami w lotnictwie oraz wielka ilość instytucji naukowych lub doświadczalnych tej miary, co Instytut Aerodynamiczny w Göttingen lub Niemiecki Lotniczy Instytut Doświadczalny.

Nie od rzeczy będzie nadmienić, że niemieckie linje komunikacyjne korzystają obecnie z 42 lotnisk oraz z usług 37 stacji meteorologicznych i 17 stacji iskrowych.

Drugą część wystawy stanowi wytwórczość lotnicza. Płatowce wystawiło 15 fabryk, silniki lotnicze—5 fabryk. Na uwagę zasługują śmigła metalowe, wystawione przez fabr. T. Haw.

Z większych płatowców komunikacyjnych, poza eksponatami firm Albatros i Focke-Wulf, widzimy same metalowe. Te to metalowe płatowce stanowią główny a imponujący dorobek niemieckiego lotnictwa. Ze względu na szczupłe ramy niniejszych uwag nie mogę opisać ich dokładniej. Obiecuję opracować to oddzielnie.

Kto jako tako orjentuje się w stanie niemieckiego lotnictwa, tego zdziwi brak na wystawie większej liczby płatowców małosilnikowych tem bardziej, że niemiecka społeczność lotnicza interesuje się nimi bardzo, a na tegorocznych zawodach płatowców małosilnikowych osiągnęła ładne wyniki.

Z wystawianych motorów lotn. żaden nie przekracza mocy 250 KM., jednakże fabr. motorów Junkersa zaczyna już budowę seryjną motorów o mocy 280 KMech.

O jakości tych eksponatów dało świadectwo długoletnie i niezawodne ich używanie na linjach lotniczych.

Jeden z płatowców Junkersa odbył już drogę 160.946 km. i używany jest nadal na linji.

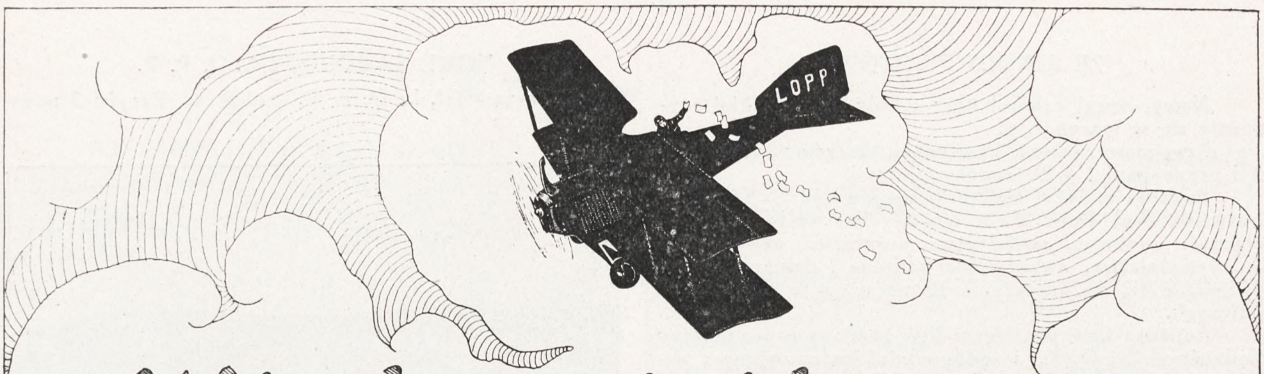
Co do nas — to sądzimy, że płatowce te mają za sobą nawet wyniki znacznie lepsze. Za słusznością tego zdania przemawia np. to, że niektóre płatowce Junkersa, kursujące na polskich linjach lotniczych, sprowadzone były do nas już po dwuletnim okresie używania ich na niemieckich linjach. Funkcjonują one u nas doskonale i, zdaje się, jeszcze długo będą służyć. Nie należy naturalnie rozumieć, że nie były one poddawane pewnym remontom.

Jak twierdzą niemieckie publikacje, 2 samoloty niemieckiej konstrukcji typu Dornier—Wal, których użył Amundsen w swym locie do bieguna, były zwyczajnemi maszynami seryjnemi z niewielkiemi zmianami, a mimoto podołały takim trudnym warunkom.

I to jest drugi fakt, świadczący o wysokiej wartości niemieckich płatowców.

Obraz jaki nam daje pobieżny przegląd wystawy nie stanowi obrazu możności wytwórczej Niemiec w tej dziedzinie. Wielokrotnie przewyższa ona wytwórczość dzisiejszą.

Co zaś do ograniczeń, jakie nałożono na niemiecką produkcję lotniczą, to przedstawia się ona w ten sposób, że pewna ilość fabryk przeniesona została za granicę, jakkolwiek ich biura konstrukcyjne pozostały w Niemczech. Konstruktorzy niemieccy od kilku lat pracują nad projektami i wykonaniem pomysłów, które gdzieindziej są uważane za nieziszczalne. Ile zaś w tym kierunku zrobiono w Niemczech można wywnioskować z poglądu inż. Dorniera, jaki wyraził na ostatniem posiedzeniu niemieckiego Naukowego T-wa Lotniczego w Monachjum w sierpniu tego roku. Twierdzi on mianowicie, że płatowiec o mocy wielu tysięcy koni nie stanowi problemu, a jest to już tylko zadanie. *L. E. Kwaśniak.*



Wiadomości bieżące

Z Polski

BUDŻET LOTNICTWA NA R. 1926.

Projekt budżetu Ministerstwa Spraw Wojskowych na r. 1926 przewiduje wzrost wydatków na lotnictwo wojskowe o 6,8 milj. (w roku bież. było 15,6 milj). Preliminowana suma 22,4 milj. ma być obrócona w pierwszym rzędzie na zakup i zamianę płatowców oraz budowę lotniska i hangarów.

Ze zwiększeniem budżetu na lotnictwo wojskowe zmniejszono pozycję wydatków na lotnictwo cywilne w budżecie Minist. koleji do 2.654.000 zł, czyli o 425 tys., podczas gdy potrzeby przemysłu lotniczego, według obliczeń tegoż, wzrosły dwukrotnie

WIZYTA LOTNIKÓW RUMUŃSKICH.

Rewizytując gen. Zagórskiego, przybył w dniu 27 września do Warszawy szef lotnictwa wojskowego Rumunji, gen. Hentzesco na czele trzech samolotów.

Goście bawili w Polsce 5 dni, zapoznając się z organizacją lotnictwa polskiego i zwiedzając nasze urządzenia lotnicze w Poznaniu, Toruniu i Bydgoszczy.

W dniu 29 podejmował gości korpus oficerski 1 pułku lotn. Przy stole biesiadnym zasiedli m. im. gen. St. Haller, gen. Żymierski, gen. Wróblewski, poseł Rumunji Jacovaky, dyr. Przeździecki oraz wielu oficerów sztabowych.

Wśród licznych toastów zabierał głos gen. Zagórski i gen. Hentzesco, który dziękował za gościnne i serdeczne przyjęcie, jakiego doznał w Polsce, wznosząc na koniec toast na cześć „dzielnego lotnictwa polskiego".

Oto jeden z obrazków z wizyty:



Gen. Hentzesco opowiada o swej podróży gen. Zagórskiemu.

NAUKA LOTNICTWA W SZKOŁACH.

We wrześniu rozpoczęły się w szkole rzemieślniczej im. Konarskiego stałe, obowiązkowe wykłady z dziedziny lotnictwa, zainicjowane przez dyrektora tej szkoły, p. Krasuskiego, dzięki poparciu finansowemu Komitetu Stołecznego L. O. P. P.

Na całość składają się wykłady z zakresu modelnictwa (na I-szym kursie), budowy płatowców (II-gi kurs) oraz budowy silników lotniczych (III-ci kurs). Oprócz tego na I-ym kursie wykładana jest historja lotnictwa, poglądowa teorja lotu, stabilizacja i t. p. oraz odbywają się zajęcia praktyczne w modelarni i wycieczki na lotnisko.

Organizatorem i wykładowcę kursu jest p. pilot W. Woyna, a jego pomocnikiem p. K. Błaszczyński.

W ślad za szkołą im. Konarskiego poszła już szkoła kolejowa przy ul. Chmielnej, gdzie wykłady odbywają się w godzinach wieczorowych dla wszystkich semestrów razem. W roku bieżącym mają być również zorganizowane wykłady w gimn. im Kościuszki w Kaliszu.

Nieobowiązkowe wykłady z dziedziny lotnictwa istnieją już w szkole przemysłu drzewnego w Zakopanem. Uczęszcza na nie około 150 osób.

RAJD PUŁK. RAYSKIEGO.

Dn. 22 września powrócił do Warszawy pułk. Rayski, dokonawszy pierwszego, zakrojonego na miarę europejską polskiego rajdu powietrznego ponad Afryką, o czem szerzej piszemy na innem miejscu.

Rajdem pułk. Rayskiego żywo interesowała się zagranica, stawiając dzielnego naszego lotnika w rzędzie pilotów tej sławy, co Peletier d'Oisy.

Pułkownikowi Rayskiemu towarzyszył w podróży sierżant-mechanik L. Kubiak.

NOWE LOTNISKO.

W ostatnim dniu „Tygodnia Lotniczego" poświęcone zostało w Łodzi nowe lotnisko, zbudowane staraniem łódzkiego komitetu L. O. P. P.

W uroczystości wzięli udział oprócz władz miejscowych przedstawiciele ministerstwa koleji, zarządu gł. Ligi, towarzystw lotniczych i in.

Nowopowstałe lotnisko zajmuje obszar 25 morgów. Wybudowano już obszerny hangar oraz dom dla zarządu lotniska.

NOWE HANGARY LOTNICZE.

W dniach najbliższych spodziewane jest poświęcenie 3 nowych hangarów lotniczych, z których 2 buduje Ministerstwo kolei, 3-ci zaś Liga Obrony Powietrznej Państwa.

Hangary przeznaczone są dla lotnictwa cywilnego.

ZE SZKOŁY PILOTÓW.

Nowy, drugi z kolei kurs szkoły poznańskiej rozpocznie się w marcu r. p.

Przyjmowani będą kandydaci, którzy ukończyli 17 lat i przynajmniej 4 kl. szkoły średniej.

Podania należy sładać bezpośrednio do Departamentu IV. Żegl. Pow. M. S. Wojsk. Do podania należy dołączyć: życiorys, świadectwo moralności, poświadczenie obywatelstwa, świadectwo szkolne i deklarację zobowiązania się do odsłużenia 10 miesięcy w formacjach lotniczych.

Ponadto kandydat musi być zbadany przez lekarza w odnośnym D. O. K. i odpowiadać ustanowionym warunkom zdrowotności.

Przyjęci przez Departament kandydaci zostają po przybyciu na miejsce zakwaterowani i zaprowiantowani. Całkowite wyszkolenie wraz z wyżywieniem i utrzymaniem jest bezpłatne.

Poza kandydatami zatwierdzanemi przez Departament, przyjmowani są kandydaci na t. z kurs „sportowy" za opłatą od 4 000 do 5.000 zł. bez wyżywienia i zakwaterowania. Kurs „sportowy" trwa od 3 ch do 4 ch miesięcy.

Z FABRYKI „SAMOLOT".

Wielkopolska fabryka płatowców „Samolot" w Ławicy pod Poznaniem ukończyła we wrześniu zamówienie Departamentu IV Ż P., oddając wojsku 50 gotowych aparatów szkolnych typu „Hanriot-28". Razem dla instytucji prywatnych wykonała 10 aparatów tego typu.

W połowie listopada fabryka ukończy zamówienie na 25 płatowców typu przejściowego „Hanriot-19" oraz przystąpi do wykonania dalszej serji „H-28".

Kadłubiarnia wykańcza kadłub nowego typu płatowca, konstrukcji dyr. f-ki inż. Tułacza Skrzydła opracowuje biuro konstrukcyjne.

Obecnie przystąpiono do remontu silników lotniczych oddanych przez wojsko.

Ze względu na rozszerzenie przedsiębiorstwa, prowadzi się w szybkim tempie roboty, związane z rozbudową fabryki. Na ukończeniu jest nowa szopa warsztatowa.

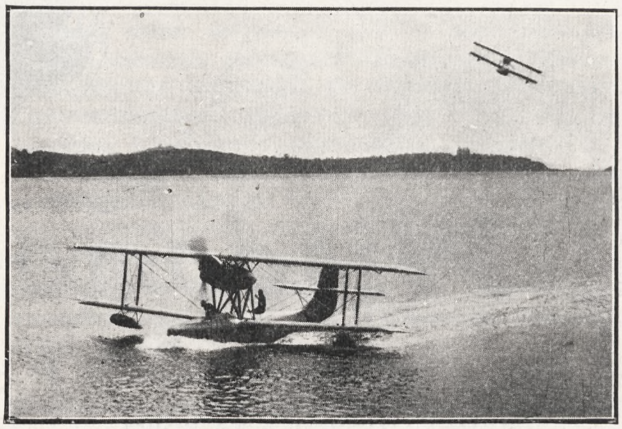
Powiększona obecnie liczba pracowników fabryki dochodzi do 500 osób.

KOLEJARZE A LOTNICTWO.

W tegorocznym „Tygodniu Lotniczym" bardzo wydatną pracę okazały Koła Kolejowe L. O. P. P., zorganizowane w Warszawskim Komitecie Dyrekcyjnym, służąc przykładem innym. Komitet Stołeczny L. O. P. P. wyraził dzielnym kolejarzom publiczne, gorące podziękowanie.

NOWE SAMOLOTY L. O. P. P.

Zarząd Gł. L. O. P. P. nabył w Paryżu 2 nowe samoloty:



Wodnopłatowiec t.zw. „amfibia" (ziemnowodny). syst. inż. Schrecka oraz sportowy samolot „Potez VIII".

Warszawski Komitet Wojewódzki posiada obecnie 3 samoloty szkolne syst „Henriot" H. D. IV i samolot „Aviata".

Komitet powiatowy w Rypinie nabył 2 samoloty „Moran", które ofiarował Departamentowi Żegl Pow.

NOWY SAMOLOT DĄBROWSKIEGO.

Konstruktor pierwszego polskiego płatowca sportowego, p. Dąbrowski, ma przystąpić obecnie do budowy aparatu szkolnego dla Departamentu IV-go. Nowy ten samolot będzie miał 9,6 m rozpiętości, 6 m. długości i będzie mógł rozwijać do 120 kilm. na godz. Silnik o sile 50 K. M. ma dorobić inż. Zalewski.

O TERENY SZYBOWCOWE.

Sprawa znalezienia w Polsce dobrych terenów szybowcowych nie jest zaniechana. Oto dowiadujemy się, że L. O. P. P. organizuje pod doświadczonym kierownictwem p. Adama Karpińskiego wyprawę w okolice Dukli.

Wyprawa, uposażona we wszystkie potrzebne przyrządy, wyruszy już w końcu b. miesiąca i będzie miała na celu przedewszystkiem prace naukowe, jak pomiary meteorologiczne, poznanie prądów ustępujących i zaburzeń na przeszkodach oraz zbadanie 7-miu terenów szybowcowych, obejrzanych już przez pilota Wacława Ulassa.



LOTNICTWO SANITARNE.

Dn. 6 października r. b. odbył się próbny lot samolotu sanitarnego, zakupionego przez Sekcję Sanitarną L. O. P. P. Miejsce chorego zajął szef Departamentu Sanit. M. S. Wojsk, gen Składkowski.

W kilka dni po locie próbnym samolot znalazł zastosowanie praktyczne, przewożąc chorego żołnierza z Dęblina do Warszawy. Żołnierz ów zaniemógł nagle i potrzebował szybkiej pomocy chirurga specjalisty, którego w Dęblinie nie było.

Samolotowi zawdzięcza on swe życie.

Ze świata

ILE SAMOLOTÓW MAJĄ SOWIETY?

Angielskie pismo „Times“ donosi, iż Sowiety posiadały w lipcu r. b. 98 eskadr lotniczych, liczących ogółem 987 aparatów. Pilotów miało być w tym czasie około 1000.

PRÓBY Z „AUTOŻYRO“.

W ubiegłym miesiącu jeden z najlepszych pilotów-techników angielskich dokonał w Londynie prób z wynalazkiem inż. hiszpańskiego de la Cierva, o którym pisaliśmy dwukrotnie w „Młodym Lotniku“.

Próby dały nieoczekiwany rezultat. „Autożyro“ wznosiło się prawie pionowo i po przebyciu małej odległości opuściło się łagodnie prostopadle do ziemi. Obecnie czynione są dalsze próby.

FRANCUSKI KONKURS TURYZMU.

Między 26 września a 5 października odbył się we Francji konkurs dla samolotów turystycznych. Do konkursu stanęło 13 samolotów, z których pięć później odpadło. Regulamin zmuszał zawodników do uzyskania największej szybkości przy największem obciążeniu.

Zwyciężył pilot Van Laere na samolocie Caudron C. 128 z silnikiem Salmson 120 MK.



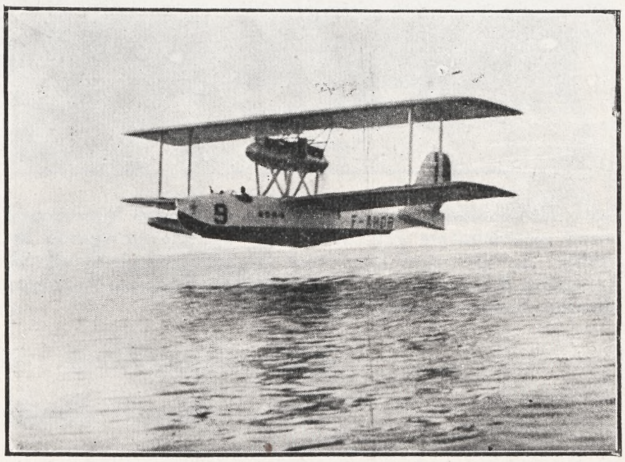
Na zdjęciu mamy Van Laere'a na lewo i jego mechanika na prawo.

LOTNICTWO ŚWIĘCI CORAZ WIĘKSZE TRYUMFY.

W Londynie istnieją obecnie trzy aerokluby. mające za zadanie popieranie sportu lotniczego, a cieszące się silnem poparciem władz angielskich Członkowie klubów są wyćwiczeni tak dobrze, że na popisach uzyskują formalne uznanie władz lotniczych wojskowych. Według ustawy członkowie klasy 1 ej muszą kierować aeroplanami. Blisko tysiąc członków z klubów posiada własne aparaty. Kluby urządzają co tydzień wycieczki, zyskujące coraz więcej amatorów. Rozwój lotnictwa klubowego postępuje z wielką szybkością.

KONKURS WODNOPŁATOWCÓW W ST RAPHAEL.

W Saint-Raphael nad morzem Śródziemnym odbyły się niedawno zawody wodnopłatowców transportowych.



Jeden z nich przedstawia nasza ilustracja w czasie „lądowania“.

MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA LOTNICZA W STOKHOLMIE.

Czyniąc zadość ogólnie uznanej potrzebie porozumienia się wzajemnego poszczególnych państw europejskich oraz światowych kompanji lotniczych, celem dalszego rozwoju cywilnej awiatyki międzynarodowej. Rząd Szwedzki zaprosił na 28—30 września r. b. na kongres do stolicy Szwecji przedstawicieli całego szeregu państw, jakoteż reprezentantów wielkich linji lotniczych.

Delegacja Polska składała się z Dyrektora Departamentu Franciszka Moskwy, radcy min Jerzego Bogorya-Kurzenieckiego, dr. Ignacego Wygarda, przedstawiciela Polskiej Linji Lotniczej oraz radcy Kazimierza Unruha.

Rezultatem konferencji było m in. utworzenie komitetu, złożonego z 9-iu członków, który w przeciągu 6-iu miesięcy przygotować ma projekt związku wszystkich europejskich towarzystw lotniczych Przewodnictwo komitetu objął Francuz Farman, a sekretarjat powierzono Polskiej Linji Lotniczej „Aerolot“. Najbliższe posiedzenie komitetu ustalono na 24 listopada w Paryżu.

Ogólny wynik konferencji ocenić należy, jako nadzwyczaj poważny sukces Polski Przedewszystkiem wystąpiła Polska, nie stojąc, jak dotyczas, na uboczu, wzgl. nie dając się odstawić na stronę, z inicjatywą zawarcia konwencji międzynarodowej transportowej i nawet projekt taki, stworzony przez grono prawników i fachowców polskich, przedłożyła kongresowi. W myśl rezolucji kongresu, wszystkie rządy państw europejskich projekt ten otrzymają do zbadania, aby przyszły kongres międzynarodowy, który odbędzie się prawdopodobnie w maju r. p. w Krakowie, zajął ostateczne stanowisko. Także i postanowienie rządu polskiego zaproszenia państw europejskich do Krakowa, uznano ogólnie za poważny krok naprzód ku zrzeszeniu się wszelkich odnośnych czynników rządowych oraz kompanji światowych, celem rozwoju międzynarodowego lotnictwa cywilnego.

Niemniejszy sukces odniosła delegacja polska w sprawie złączenia wszelkich kompanji światowych. Możemy śmiało sądzić, iż linje polskie wyrobią sobie w przyszłem tem zrzeszeniu znaczny wpływ, który przyczyni się do odegrania przez Polskę w komunikacji lotniczej międzynarodowej tej roli, jaką Polska, dzięki swemu położeniu geograficznemu, jako środowisko w połączeniu Europy ze Wschodem odegrać powinna.



Fotografja nasza przedstawia delegatów konferencji przed parlamentem szwedzkim. 1—minister szwedzki dr. Juhlin; 2.—vice-szef lotnictwa angielskiego sir Edwarda; 3.—radca Kurzeniecki; 4.—dyr. depart. Moskwa; 5—radca Unruh; 6.—dr. Ignacy Wygard.

KOMUNIKACJA POWIETRZNA W PAŹDIERNIKU.

Samoloty Polskiej Linji Lotniczej, kursujące na linjach: Warszawa, Kraków, Lwów, Gdańsk, Wiedeń w ubiegłym miesiącu przewiozły 453 pasażerów, 15 293 kg towarów i 183,2 kg poczty. W miesiącu tym dokonano 198 lotów, przebywając przestrzeń 68.954 kilometórw.

Regularność przeciętna wynosiła 97,6%. Nieszczęśliwych wypadków nie było.

W ubiegłym miesiącu zauważyć się daje duży wzrost w przewozie towarów, szczególnie na linjach: Warszawa-Kraków oraz Wiedeń-Kraków.

Cyfry powyższe, wykazujące ruch za jeden z najbardziej dla lotnictwa z powodu ciężkich warunków atmosferycznych niekorzystnych miesięcy, zaprzecza opinji wielu, jakoby jedynie w piękne, słoneczne dnie podróże samolotami były możliwe, oraz dowodzi, iż coraz szersze koła publiczności, rozumiejąc zalety komunikacji powietrznej, z niej korzystają.

W bieżącym miesiącu samoloty Polskiej Linji Lotniczej kursują codziennie na wszystkich linjach zupełnie normalnie.

Różne

CO PISZĄ INNI?

„Lot Polski" w numerze listopadowym daje: artykuł wstępny inż Mokrzyckiego *Trzymajmy mocno front!*, nawołujący do zgody i tępienia na gruncie lotniczym karjerowiczostwa (artykuł bardzo na czasie—przyp. red.), wiersz p. Relidzyńskiego na „Dzień Zaduszny", uwagi gen. Składkowskiego o organizacji lotnictwa sanitarnego i szereg dłuższych wzmianek o ostatnich zawodach lotniczych, między któremi znajdujemy także korespondencję p. Jerzego Falkiewicza z konkursu turyzmu we Francji. Kronika międzynarodowa, dział beletrystyczny z nowelą p. Wilatowskiego p. t. *Umierające oczy* oraz biuletyn L. O. P. P. wzbogacają całość.

„Lotnik". W numerze 19 czytamy na wstępie *Metody udoskonalania silnika spalinowego*— pióra inż. Bohatyrewa, dalej p. Korbel zapoznaje nas z budową szybowców i samolotów sportowych, p mjr. Szczudłowski uczy, jak winien postępować pilot, by uniknąć przymusowych lądowań, a p. A. C. mówi o międzynarodowem prawie lotniczem. Zamyka numer obfita kronika oraz dalszy ciąg doskonałego feljetonu p. J. Filipowicza *Młode Ikary*.

NOWOŚCI WYDAWNICZE.

„O władzę nad błękitami". Napisał—Tadeusz Garczyński. Wydał — zarząd gł. L. O. P. P.

Nie pierwsza ta książka z dziedziny historji lotnictwa różni się od innych bogactwem materjału i umiejętnem, beletrystycznem ujęciem. Pod tym względem jest pierwsza — Wykwintne, wprost luksusowe wydanie idzie w parze z niewygórowaną ceną.

Polecamy naszym czytelnikom tę z wszechmiar cenną pracę.

„Szybowce". Pod powyższym tytułem ukazała się jako № 89 „Bibljoteki Technicznej" w Cieszynie broszurka, opracowana przez członka Polskiego Lotniczego Związku Młodzieży, p. J. Hoffmana.

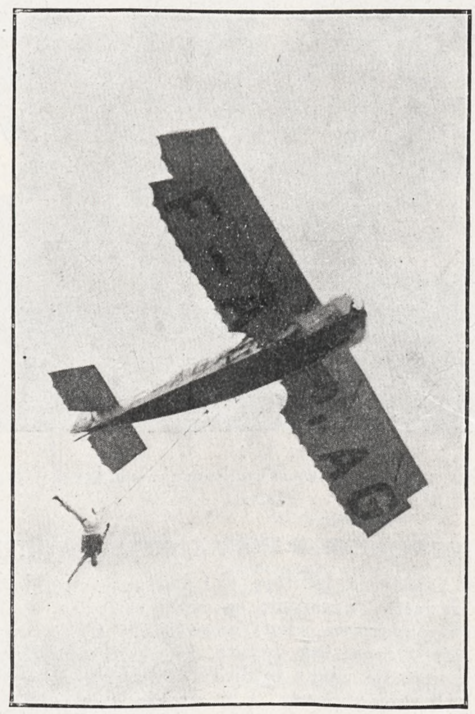
Wydawnictwo to witamy z podwójną radością, gdyż z jednej strony jest nowym dowodem owocnej pracy członków P. L. Z. M., a z drugiej dlatego, że dzięki popularności „Bibljoteki Technicznej" dostanie się do rąk licznych rzesz młodych konstruktorów i zdoła je w ten sposób z tą tak ważną dziedziną naszego lotnictwa zapoznać.

Broszurka jest wydana naogół starannie. Szkoda tylko, że pp. wydawcy nie zadali sobie większego trudu przy robieniu korekty. Na całość składa się, obok kilkunastu szkiców, teorja prądów, historja rozwoju lotnictwa bezsilnikowego, zasady lotu szybowego i rzut oka na przyszłość szybowców

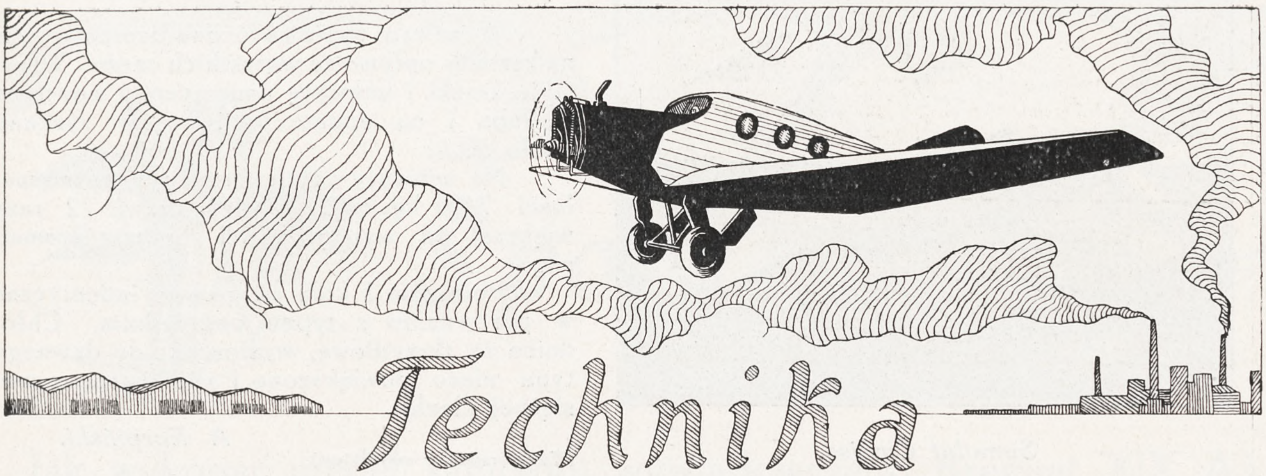
Polecamy też gorąco tę broszurkę, a młodocianemu autorowi składamy najserdeczniejsze gratulacje.

Oby przykład jego znalazł w szeregach członków Związku licznych naśladowców. Czekamy.

„Zielony karnawał". Autor „Opowieści lotniczych", drukowanych w „Młodym Lotniku" wydał świeżo pod tym tytułem zbiór swych nowelek, czytanych z największem zaciekawieniem i prawdziwą przyjemnością.

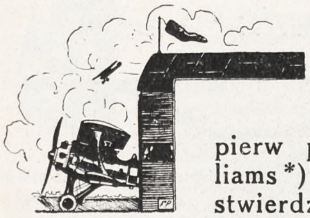


Z mitingu de Vinncenna. Karkołomne akrobacje.



Ku zniesieniu odległości.

Nowy samolot wyścigowy Curtiss.



Dnia 18 września b. r. odbyły się pierwsze loty próbne nowego typu samolotu wyścigowego Curtiss. Najpierw piloci: por. A. I. Williams*) i por. I. H. Doolittle stwierdzili w krótkich lotach zupełnie zadawalniające własności lotnicze nowej maszyny i dopiero po tem spróbowano lotu z pełną szybkością. Osiągnięto 410 km/godz. czyli o 18 km/godz. więcej, niż podczas ostatniego rekordu amerykańskiego.

Tego samego dnia latał na nowym aparacie por. Williams i na długości 1 km. uzyskał szybkość wzgledem ziemi 486,6 km/godz., czyli przebył 1 km. w czasie 7,4 sek! Użyty chronometraż (pomiar czasu) elektryczny zapewnił ścisłe oznaczenie chwili przelotu nad drutami celowniczemi na obu końcach odcinka. Samolot wzniósł się na wysokość 60 — 90 m., aby obniżyć lot przed linją startu na 30 metrów. O ile na normalnie stosowanych wysokościach lotu nie odczuwa się pędu z powodu oddalenia od punktów stałych, to na tej wysokości lot na płatowcu jest czemś zawrotnem. Możemy więc sobie wyobrazić wrażenie, jakiego doznał por. Williams.

Niebaczne odchylenie steru o znikomą odległość mogło rozstrzaskać maszynę. Trzeba było jednak lecieć nisko, gdyż tego wymagała konieczność ścisłego zanotowania momentu przelotu nad drutami celowniczemi.

Rzeczywista szybkość względem ziemi była mniejsza o szybkość wiatru, 16 m/godz., wiejącego w kierunku ruchu.

Ten lot, chociaż mierzony przez urzędników tow. „Curtiss", nie był urzędowo stwierdzony. Zostaną jednak wykonane próby w celu formalnego przywrócenia Ameryce rekordu światowego, wydartego jej ostatnio przez Francję.

Całkowity ciężar „Curtiss'a" w stanie gotowym do lotu wynosi 974 kg. Kadłub typu *monocoque*. Szkielet składa się z podłużnic drewnianych, łączonych w jednakowych odstępach za pomocą ram i pokrytych fornierem. Wstęgi fornieru mają szerokość około 50,8 m. i są przymocowane do podłużnic, krzyżując się z niemi pod kątem około 45°. Druga warstwa wstęg fornierowych biegnie do poprzedniej pod kątem 90°. W ten sposób uzyskuje się konstrukcję bardzo wytrzymałą na zginanie i skręcenie.

Skrzydła i opierzenie zbudowane są z drzewa. Pokrycie sklejką.

Z ogólnego wyglądu samolot jest typowym jednosłupkowym dwupłatowcem, o czystych i pięknych linjach. Rozpiętość wynosi 6,72 m. Całkowita powierzchnia nośna (bez osłony osi) wynosi 13,4 m^2. Przy pełnym ładunku obciążenie skrzydeł wynosi 72,7 kg/m^2.

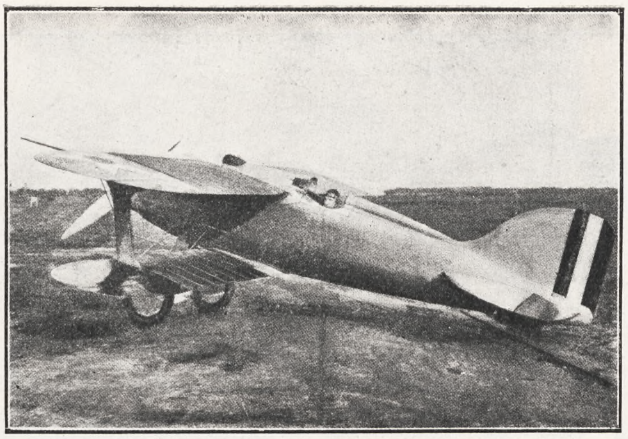
Statyczna próba wykazała spółczynnik bezpieczeństwa o wiele większy od wymaganego.

Zespół napędowy.

Silnik użyty stanowi główny postęp w nowym samolocie, w porównaniu z poprzednim typem, na którym użyto silnika D-12.

Z wielkości i wyglądu nowy silnik V-1400 jest podobny do D-12, jednak jest o 13,6 kg. lżejszy i rozwija moc większą o przeszło 100 km. od dawnego. Przy 2500 obr./min. silnik daje moc 619 MK.

*) Umieszczamy nazwisko pilotów, aby podkreślić trudności i wagę pierwszych lotów na nieznanym aparacie typu wyścigowego. W najliższych numerach postaramy się bliżej scharakteryzować takie loty.



Samolot Curtiss.

Ulepszenia aerodynamiczne.

W nowym typie zwrócono baczną uwagę na kształty opływowe wszystkich części. Wszystkie krążki i uchwyty umieszczono wewnątrz kadłuba i na oporze tych części zyskano około 50%.

Na uchwyty użyto bronzu o wytrzymałości 7400 kg./cm^2, a więc prawie 2 razy większej od wytrzymałości bronzu normalnego.

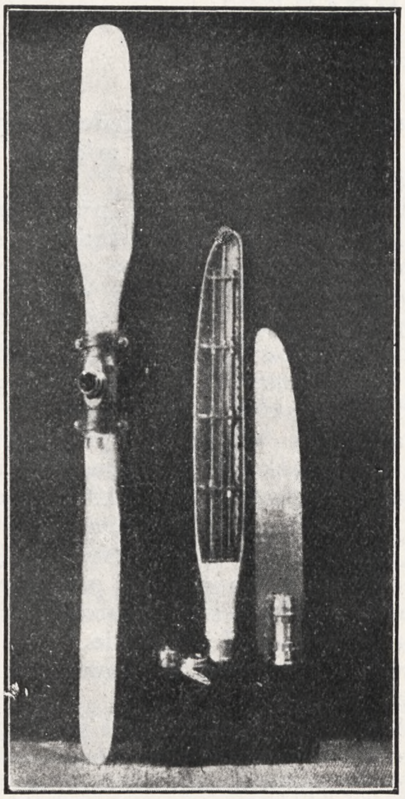
Podwozie i koła są prawie indentyczne w porównaniu z typem poprzednim. Chłodnice są skrzydłowe, w stosunku do dawnego typu nieco powiększone i zbudowane z mosiężnej blachy.

A. Karpiński.

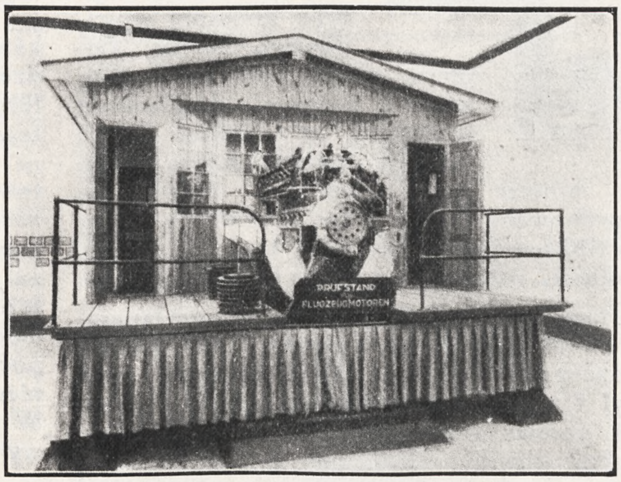
(Wolny przekład z angielskiego)

Z WYSTAWY NIEMIECKIEJ W MONACHJUM.

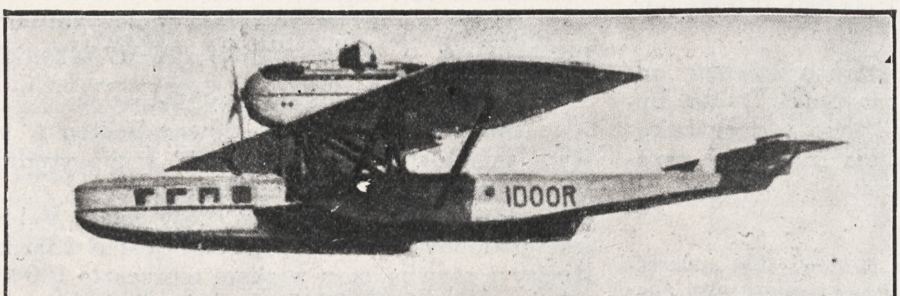
(Do artykułu „Lotnictwo niemieckie” na str. 9).



Śmigło metalowe fabr. T. Haw.



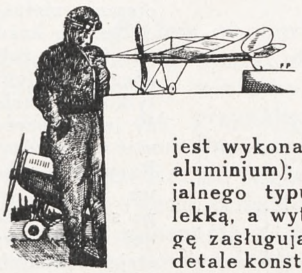
Hamownia do badania motorów lotniczych do mocy 1000 KM., posiadająca prócz wielu innych nowoczesnych urządzeń, specjalnie izolowane od szumu motoru pomieszczenie dla personelu czynnego przy próbie.



Nowy wodnopłatowiec Dornier — Wal.



Jak wykonać model samolotu wywiadowczego Breguet XIX A2.



Półtorapłat Breguet XIX jest jedną z najdoskonalszych maszyn i dlatego też wprowadzają go prawie wszystkie państwa do swoich armji. Szkielet jego jest wykonany całkowicie z metalu (duraluminjum); pokryty jest płótnem i specjalnego typu blachą falistą, nadzwyczaj lekką, a wytrzymałą. Na specjalną uwagę zasługują zupełnie nowowprowadzone detale konstrukcyjne, jak: chłodnica wciągana do kadłuba, umocowanie górnych skrzydeł do piramidki, która, łącząc się z szybą, tworzy osłonę dla pilota, podwozie z nieruchomą osią i amortyzatorami wewnątrz koła i t. p.

Budujemy model w skali 1:40, którą uważam za najstosowniejszą dla modeli redukcyjnych.

Każdy, przystępując do roboty, powinien sobie dobierać materjał, jaki uważa za najstosowniejszy do danego celu, ja zaś poniżej będę podawał materjały, które sam używałem.

Kadłub. Z drewna, najlepiej lipowego lub brzozowego, wycinamy klocek długości 216 mm., wysokości 41 mm. i szerokości 36 mm. Na boku 41 mm. rysujemy linję poziomą w odległości 20 mm. od górnej krawędzi klocka— będzie to oś aparatu. Następnie rysujemy boczny widok kadłuba (przenieść z planu za pomocą kalki) bez wypukłości motoru, lecz z oznaczeniem wykroju dla pilota i obserwatora, a także tylną, ruchomą cześcią steru kierunkowego. Wycinamy nożem boczny zarys kadłuba i wygładzamy go pilnikiem. Następnie na dolnej stronie kadłuba rysujemy w środku klocka nową oś i poziomy rzut kadłuba, potem postępujemy jak powyżej i otrzymujemy kadłub czworokątny. Teraz musimy ostrożnie i dokładnie wymodelować kadłub nożem i pilnikiem, aby mu nadać przekrój eliptyczny (patrz widok z przodu). Dużym świdrem i ostrym scyzorykiem albo pół-okrągłym dłutkiem robimy wgłębienia w miejscach siedzeń załogi, z kawałków drzewa modelujemy okrycia cylindrów motoru i umocowanie górnych skrzydeł, przez które ostrożnie wiercimy lub lepiej wypalamy pionowe otwory o średnicy około dwóch mm, służące do przepuszczania gwoździków, przytrzymujących górne skrzydła. Następnie klejem stolarskim przyklejamy uprzednio wykonane części w odpowiednich miejscach. Scyzorykiem lub świdrem wycinamy dwa ukośnie idące otwory z przodu, pod spodem kadłuba, przed chłodnicą — są to dysze do gaźników; w odpowiedniem miejscu wycinamy otwór, w którym umieścimy chłodnice. Przód kadłuba aż za siedzenie obserwatora, pokryty jest arkuszami specjalnej blachy karbowanej. Blachę tę najlepiej wykonać z papieru prążkowanego, lub z cynfolji.

Cynfolję karbujemy przy pomocy linjału odwrotną (tępą) stroną scyzoryka na desce rysunkowej, podłożywszy uprzednio pod nią gazetę. Tak przygotowaną cynfolją (lub papierem karbowanym) oklejamy kadłub (zwrócić uwagę na plan, które części kadłuba są kryte blachą karbowaną). Oklejać należy kawałkami, jak wskazano na rysunku. Do klejenia używać najlepiej „Syndematu" Leszczyńskiego. Prążki w tylnej części kadłuba robimy w ten sposób, że twardym ołówkiem rysujemy mocno kreski odpowiadające żeberkom podłużnym na kadłubie i w te wgłębienia wklejamy nitkę (Nr. 20). Wszelkie okucia, klapki i t. p. naklejamy z papieru lub cynfolji. Chłodnicę wykonywamy z drzewa, malujemy na czarno, przednią i tylną ścianę oklejamy tiulem, kanwą, lub najlepiej metalową siateczką; boki i spód okładamy cynfolją lub miedzianą, cienką blaszką, której brzegi zawijamy, aby tworzyły obramowanie chłodnicy z przodu i z tyłu. Tak wykonaną chłodnicę wklejamy w odpowiedni otwór.

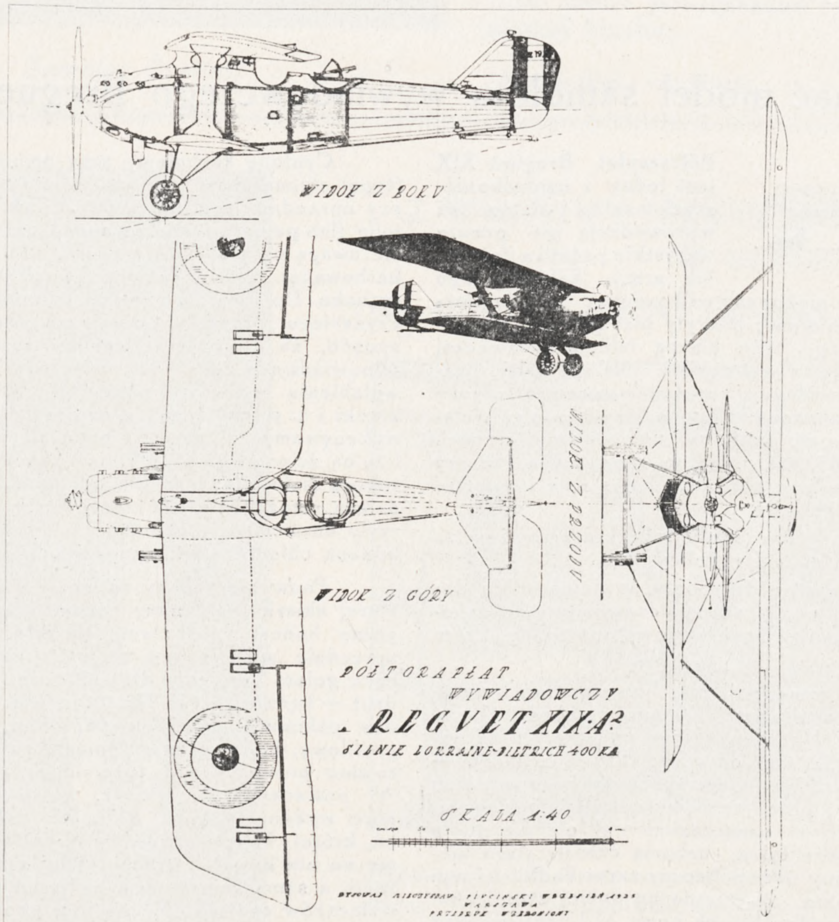
Podwozie robimy najlepiej z cienkiej deseczki, np. starej ekierki, wycinamy boczne golenie, których szersze górne końce wpuszczamy na klej stolarski w kadłub, uprzednio spiłowawszy na ostro kanty; w dolnych końcach goleni borujemy dziurki, przez które przepuszczamy drut — będzie to oś. Drut ten w środkowej części między goleniami oklejamy papierem, nadając mu kształt profilowy, końce przy goleniach zalewamy klejem. Płatowiec posiada koła specjalnego, samochodowego typu A^2 posiadają koła okryte, które do naszego modelu musi wykonać tokarz. Koła te nakładamy na drucianą oś, której końce zaginamy w kształcie uszka i nalepiamy na nie kawałek grubego papieru, kształtu amortyzacji, a samą amortyzację naklejamy na nim z nitki i kawałeczków cynfolji. Tylnią płozę robimy z bambusu lub drzewa.

Skrzydła górne najlepiej wykonać z jednego kawałka odpowiednio grubej deseczki. Wygładzać należy hebelkiem, pilnikiem i glaspapierem. Dolne skrzydła należy zrobić też razem, następnie przeciąć je w środku.

Żeberka. Pociąć paski cienkiego papieru szerokości 1$^1/_2$ mm. i długości około 14 cm., temi paskami oklejać skrzydło w miejscach, w których wypadają żeberka mniej więcej co 8 mm. (patrz rysunek). Po wyschnięciu przednie części pasków ścinamy nożykiem, aby łagodnie przechodziły w przednią krawędź skrzydła, następnie nożykiem nacinamy miejsca zaczepienia lotek i zapuszczamy je czarną farbą. W analogiczny sposób robimy stery i stateczniki; zwracam jednak uwagę, że ster kierunkowy posiada w swej dolnej części zgrubienie, które wykonywaliśmy już, robiąc kadłub. Należy tylko w miejscu obrotu steru zrobić odpowiednie nacięcia z obydwóch stron, zaś ster kierunkowy wyciąć na dole w ten sposób, aby dokładnie przylegał do wymienionego zgrubienia; przedni koniec statecznika pionowego na-

leży wpuścić i wkleić do kadłuba; statecznik poziomy przyklejamy i przybijamy dwoma maleńkiemi gwoździkami. Patrząc z przodu na płatowiec, zauważymy, że dolne skrzydła są zupełnie poziome (tworzą kąt 180°), górne zaś, nieco wzniesione, tworzą kąt mniej więcej 176°. Musimy więc w naszym modelu uwzględnić to wzniesienie skrzydeł, a robimy to w ten sposób: w miejscach styku górnych skrzydeł z baldachimem (patrz rysunek) robimy nacięcia laubzegą i nożem, głębokości około 3 mm. na dolnej stronie skrzydła, następnie wyginamy ostrożnie skrzydło nad ogniem, uważając jednak, aby je nie przypalić. W rozszerzone wskutek wygięcia szpary wklejamy odpowiednio długie i grube kawałki bambusu, aby zapobiec wyprostowaniu się skrzydła

Malowanie. Po wykonaniu wszystkich zasadniczych części płatowca malujemy je cienko lakierem spirytusowym, przezroczystym. Po zeschnięciu wycieramy powierzchnię malowaną gałgankiem wilgotnym, umaczanym w sproszkowanym pomeksie (dotyczy to tylko części nie pokrytych papierem lub cynfolją; np. koniec kadłuba lub skrzydła, a ma na celu zeszlifowanie nierówności, spowodowanych „podniesieniem się" drzewa pod farbą). Tak zagruntowane części malujemy na kolor zielono-oliwkowy; przednią część kadłuba i wszystkie blachy takimże kolorem, lecz w tonie nieco ciemniejszym. Po wyschnięciu malujemy znaki francuskie lub polskie na sterze i skrzydłach, na kadłubie numer płatowca, w miejscu dotyku amortyzacji płozy — strzałki i napis farbą czerwoną: „tu unosić". Na sterze czarne litery „BRE 19 A 2". № dowolnie 3 lub 4-ro cyfrowy.



Montowanie płatowca. W górnych i dolnych skrzydłach wiercimy otworki w miejscach zetknięcia się stojaków, które wycinamy i wypiłowujemy profilowo z deseczki, oraz malujemy na kolor przedniej części kadłuba i wpuszczamy na klej do uprzednio wyborowanych otworów w górnym skrzydle. Dwoma cienkiemi, a długiemi gwoździami przymocowujemy górne skrzydło do piramidek na kadłubie, przyciągając gwoździe przez uprzednio wypalone otwory. W miejscu dolnego zetknięcia skrzydła z kadłubem wiercimy w skrzydle i kadłubie po dwa otworki i wklejamy tam klocki, przytrzymujące skrzydło; w odpowiednie miejsce wklejamy dolną stopę stojaka. Teraz naciągamy model, najlepiej nitkami odpowiedniej grubości, zaczynając od poprzedniego punktu zaczepienia nitki na kadłubie, w który wbijamy maleński gwoździk, zawiązujemy nitkę, wiercimy otwór na wylot w przedniej części dolnego skrzydła, przeciągamy przez niego nitkę, zaczepiamy kółka o uszko druciane na osi, wracamy do tego samego otworu, przeciągamy nitkę po wierzchu skrzydła do drugiego otworu w tylnej jego części, stamtąd znowu do uszka na osi, z powrotem do otworu, przeciągamy przez otwór i zaczepiamy do gwoździka, wbitego w tylni punkt zaczepienia nitki na kadłubie. Otworki w skrzydle zalepiamy syndetikonem i zabijamy kołeczkiem. W ten sposób ścięgna dolne będą podwójne, a górne pojedyncze. Naciągnięcie podwozia w jednej płaszczyźnie ścięgnami pojedynczemi i ogona ścięgnami podwójnemi robi się w analogiczny sposób.

Wykończenie płatowca. Szybę przed pilotem robi się z błony fotograficznej i po brzegach okleja czarnym papierem. Dźwigienki sterowe robi się z grubego papieru lub cienkiej blaszki — obrotnicę do karabinu maszynowego wygina się z bambusu; podstawę do k.m. z drutu, a pałąki z grubego papieru i maluje się je na srebro lub ciemno zielono.

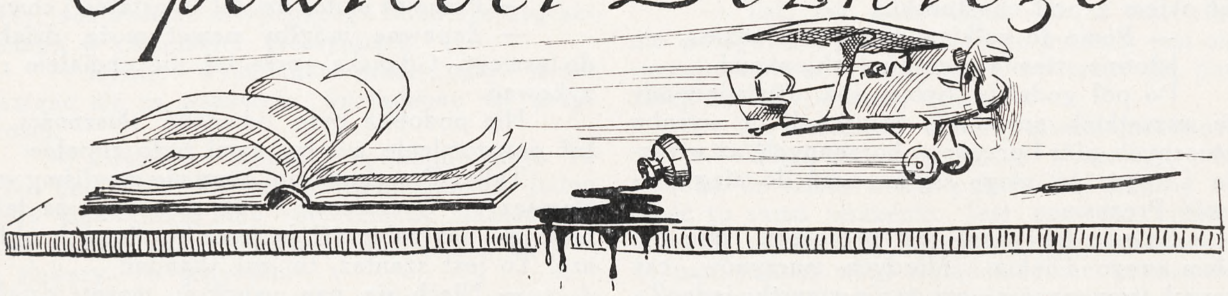
Śmigło każdy wie jak się robi, więc nadmienię tylko, że należy je polakierować na czarno. Rury wydechowe od motoru po sześć z każdej strony wystają z kadłuba bardzo mało po 1-2 mm. i umieszczone są parami w 3-ch podłużnych otworach. Rury te najlepiej wykonać z bardzo cienkiego papieru, obwijając go kilkakrotnie na odpowiednio grubym kołeczku drewnianym. Następnie należy uciąć 12-cie jednakowych kawałków, pomalować je na czarno i wkleić w uprzednio wywiercone otwory.

Co do urządzenia wewnętrznego, to nadmieniam, że jest ono tak skomplikowane, iż trzeba mieć bardzo wielką wprawę i cierpliwość, aby takowe dobrze wykonać. Dla nas dostateczne będzie wykonanie w przedziale pilota trzech luk, czterech zegarów na desce armaturowej po lewej stronie mapnika, między szybami z przodu przy górnym skrzydle; rączki do gazu na ściance z lewej strony, pompki z prawej strony i sterownicy z uchwytem podwójnym przed wygodnem i dużem siedzeniem pilota. W przedziale obserwatora sterownica i siedzenie bez oparcia.

Mieczysław Pluciński.

Plany różnych typów płatowców w skali 1:40 nabywać można w Redakcji „Młodego Lotnika" w cenie 2.50 zł. za sztukę.

Opowieści Lotnicze



I.

Moja podróż z panem „Prezesem“.

Napisał: *Jan Niwiński.* Ilustrował: *Stanisław Chrzanowski.*

Przybyłem w porę na lotnisko. Właśnie pilot szykował aparat do drogi, osłuchując motor, warczący miarowo i działający cudownie. Tak mi się przynajmniej zdawało. Spokojna jednak i poważna twarz pilota wyrażała niezadowolenie. Raz po raz wyskakiwał, zrzędząc, lecz bez nerwowego pośpiechu ze swej kabiny i odbywał konferencję z mechanikami. Z urywków rozmowy dowiedziałem się, że świece... Więc zmieniano świece, wkręcając jakieś małe błyszczące aparaciki. Wreszcie aparat był gotów do lotu. Gdy już zająłem miejsce — wygodny fotel we wspaniałej kabinie — nagle zobaczyłem pędzący przez lotnisko automobil i jakąś w nim dość komiczną figurę, wymachującą zawzięcie czapką. Pilot snać zauważył owe rozpaczliwe znaki, bo wyłączył motor... Śmigło parę razy uderzyło jeszcze powietrze, ale już wolno, wreszcie znieruchomiało; my zaś czekaliśmy na samochód i nowego pasażera.

Jakoż po chwili zajechało auto i wytoczyła się z niego okrągła figura o czerwonej, spoconej twarzy, z której wyglądały zatłuszczone oczki. Niestety — pech widocznie prześladował mego nowego towarzysza podróży, bo już wysiadając z auta zawadził paltem o drzwiczki... Palto trach!... i pęka—pruje się rozpaczliwie w szwie, a figura czerwoną twarzą z okrągłym noskiem — na ziemię... Wysypały się z niej siarczyste przekleństwa, wreszcie otyły jegomość wygramolił się na schodki i, podsadzany przez mechaników, po chwili już sapał na sąsiednim fotelu, złorzecząc i przeklinając wszelkie powietrzne podróże..

— Przecież nie leci pan jeszcze...

— No tak, panie łaskawy, ale żeby nie te piekielne powietrzne hippopotamy, tobym się tak nie spieszył!...

A, to już wina pańskiej punktualności. Musieliśmy na pana czekać..

— Dobrze panu gadać — powiada sapiąca figura. Nie masz pan widać rodziny.

W ostatniej chwili musiałem dać mojej Lalusi na kostjum... a tu Mańka dzwoni... Urwanie głowy!...

— Ale my się jeszcze nie znamy: Fiutalski jestem. Fabrykant. Sztuczne pióra i korzenne przybory. Fiutalski i Spółka...

— Panie, czy pan kiedy are.. are...

— Aeroplanem — pomogłem panu „fabrykantowi”.

— Dziękuję — ale przecież ja i sam wiem doskonale, że to się areoplan...

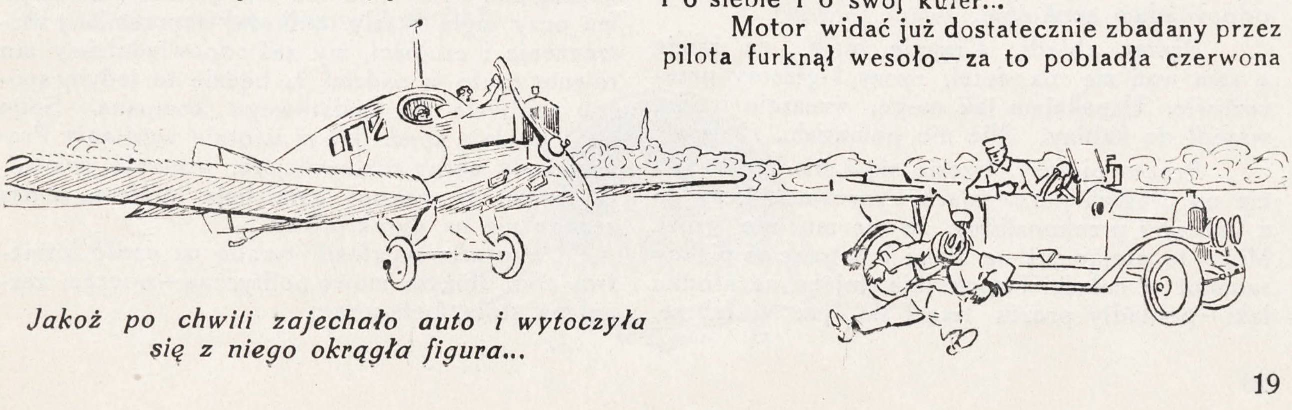
— Aeroplan — poprawiłem.

— Ale pan się do słów przyczepia.

— Zawstydził mnie pan fabrykant. Istotnie zapadłem skruszony we wnętrze swego fotela, a pan fabrykant krztusił dalej w moją stronę, urządzając mi arcymiły, ślinowy prysznic.

Wreszcie dowiedziałem się, że pan fabrykant po raz pierwszy leci.., że się strasznie boi i o siebie i o swój kufer...

Motor widać już dostatecznie zbadany przez pilota furknął wesoło—za to pobladła czerwona



Jakoż po chwili zajechało auto i wytoczyła się z niego okrągła figura...

twarz. Pan fabrykant zzieleniał, utonął w swym fotelu, uczynił minę konającego na puszczy.

Otarł spocone czoło, ale już po chwili łypnął okiem z pod chusteczki...

— Panie to całkiem fajnie się jedzie...

Istotnie, ziemia ginęła za okienkami...

Po pół godzinie byłem już uświadomiony we wszystkich sprawach, tyczących się wyrobu sztucznych piór i przypraw korzennych, aż wreszcie i tego, że mogę się zwracać do niego: — panie Prezesie...

Bo pan fabrykant jest prezesem. Nie pytałem czego i jakim. Młodych murzynów, czy starych szympansów—czy to nie wszystko jedno?...

Na szczęście wjechaliśmy w próżnię powietrzną. Aparat opadł o kilkanaście metrów. Myślę sobie: może to przynajmniej skonsternuje kochanego Prezesa. Ale gdzież tam. Zrazu pozieleniał i piszczał:

— Mańka, Mańka, twój Felek ginie!... Potem, czując, że aparat znowu idzie równo, powiada: Oho, chciałabyś, ale życzenie się nie spełni; nie skręce karku. A potem nuż mnie wypytywać co to jest, a co to było i tak dalej... Długo jeszcze musiałem uświadamiać przetłuszczony mózg prezesa, wreszcie on powrócił do swych utyskiwań na temat Mańki, drożyzny, kredytów i demokracji. Ja, ratując się od tego potoku prezesowskiej elokwencji, otworzyłem okienko i wystawiłem głowę...

Myślałem, że mi ją wiatr urwie — tak świszczał w uszach, ale wolałem już to od trzeszczenia pana Prezesa.

Po chwili jednak zauważyłem, że samolot nasz zwolna, lecz stale się opuszcza. Zaniepokojony patrzę na pilota, lecz na jego twarzy tyle spokoju i pewności, że wszelki strach mnie omija, natomiast ciekawy jestem, gdzie i po co lądujemy?

Pilot przez chwilę krążył nad ziemią, jakby szukając odpowiedniego miejsca, wreszcie nasz ptak metalowy zwinnie dotknął kołami ziemi raz i drugi aż wreszcie stanął.

Ciągnie mnie ktoś za marynarkę...

— To, panie, już Gdańsk? — pyta sąsiad.

— Nie — odpowiadam — to jeszcze nie Gdańsk...

— Więc czemu się spuściliśmy?

— Widać ulegliśmy jakiemuś wypadkowi— odpowiadam spokojnie.

Prezes zbladł. Ciągnie mnie za ramię a sam wali się na fotel, ryczy i piszczy przeraźliwie. Uspakajam jak mogę, wreszcie i pilot wszedł do kabiny. Nic nie pomaga!...

Prezes piszczy, trzęsie się i biada. Wreszcie po długich perswazjach wyprowadziliśmy go z kabiny i przekonaliśmy, że nic mu nie grozi. Mimo to, stojąc już na ziemi i patrząc na piękny samolot w całości i spokojnie stojący na środku łąki—pobladły prezes trząsł się, jak w febrze.

Ja zaś pytam naszego pilota o przyczynę lądowania. Odpowiada spokojnie:—Zauważyłem pewne niedokładności w działaniu motoru.

— Przecież motor działał do ostatniej chwili.

— Zapewne, mógłby nawet może działać do samego Gdańska—przecież nie chciałem ryzykować.

Nie podobna było odmówić słuszności, to też porozumienie między nami było zupełne.

Tylko Prezesowi ani rusz nie mogliśmy wytłumaczyć. Wrzeszczał: —Jak pan mógł na taką maszynę nas zabierać! Ja pana w pismach ogłoszę! To jest szantaż, to jest skandal!

— Niech się pan uspokoi; motor działał świetnie.

— To czemu u djabła pan się opuścił?

Przykry, oj przykry był pan Prezes, lecz widać przyzwyczajony do tego rodzaju podróżnych nasz pilot niewiele sobie robił z jego złorzeczeń i pogróżek.

Zajęliśmy się natychmiast odszukaniem ludzi i drogi i na szczęście już po chwili byliśmy w chacie chłopa, odległej zaledwie o kilkaset kroków od miejsca naszego przymusowego lądowania. Z pobliskiej wsi nadaliśmy natychmiast depeszę do zarządu Linji, skąd nam obiecano automobil.

Po załatwieniu tych formalności wróciliśmy do aparatu, zabierając ze sobą kolację. Uprzejmy gospodarz ustawił nam stół koło samolotu, przyniesiono jadło w postaci wcale przyjemnie upieczonego kapłona!

Słońce zachodziło za lasy i wzgórza. My zaś, podlewając kapłona wódką, zakwaterowaliśmy go w naszych żołądkach.



Najobficiej, oczywiście, raczył się wódecznością pan Prezes, to też nim słońce zaszło, jemu oczy mgłą zaszły, bełkotał naprzemiany złorzeczenia i czułości, my zaś odpowiadaliśmy mu równie czule w nadziei, że będzie to jedyny sposób pozbycia się gadatliwego kompana. Spije się i pójdzie spać. Jakoż istotnie wyznania Prezesa były coraz rozlewniejsze; wreszcie oświadczył nam, że zakupi całą linję lotniczą, a nas zaangażuje na dyrektorów.

Wreszcie wygłosił tyradę na cześć lotnictwa oraz dłuższą mowę polityczną—poczem zasnął na stole, bełkocząc:

— A jednak ja was wyratowałem, bo gdyby nie ja, poginęlibyście jak powietrzne małpy! Dlaczego małpy giną nie dowiedzieliśmy się niestety, zostawiając zasypiającego bohatera, zagrzebanego w chłopskich pierzynkach.

— Bydlę! — wycedziłem przez zęby, jakby mszcząc się za wszystkie wyrządzone mi przykrości.

— Człowiek! — odparł spokojnie pilot. To tylko człowiek. Wszyscy jesteśmy jednacy. Jeden upija się wódką, inny—ot—choćby marzeniami! A wreszcie cóż?... Jeden ma mocniejszy łeb, drugi słabszy. To wszystko!

Zdziwił mnie niepomiernie ten ton w ustach tak zawsze opanowanego człowieka, jakim był nasz pilot. Aczkolwiek znałem go zaledwie od kilku godzin, przecież imponował mi poprostu jakąś dziwną jednolitością.

Zimny, spokojny, zdawał się mieć duszę jakby według jakichś niesłychanie precyzyjnych planów, chadzającą po życiu, jak po dokładnej mapie.

Było to dla mnie jakby odkrycie, jakgdybym kolibra złapał na lodowcach Grenlandji.

Zapomnieliśmy o chrapiącym Prezesie. Pole nas ogarnęło. Z łąk Welony białej mgły i księżyc wielki i pełny toczył się po granatowym obszarze nieba. A z szmaragdowej zieleni łąki lśniące metalowe skrzydła wyciągał nasz ptak.

Przysiedliśmy sobie i niewiem czemu on— pilot i ja—pasażer czuliśmy się jak dwaj starzy przyjaciele.

— Proszę pana — zapytałem po chwili. Ja, widzi pan, nie mogę sobie należycie zdać sprawy z tego, kim wy jesteście, wy lotnicy? Wy, od których przecież tak często zależy moje życie, bo ja wszystkie moje podróże odbywam aeroplanem. Lubię ten sposób lokomocji, a i czasu w życiu mam zamało, by się tłuc powolnemi kolejami

— Nie rozumiem jednak o co panu chodzi i w jaki sposób mógłbym panu dać odpowiedź wyjaśniającą — rzekł mój towarzysz.

— Jeśli pan pozwoli zadam mu dwa pytanie.

— Ależ proszę bardzo.

— Może będzie to pytanie nieco niedelikatne, niedyskretne.

— Lubię takie pytania; nastręczają one możność ciekawej odpowiedzi.

— Doskonale! Zatem niech mi pan powie, dlaczego pan wylądował tutaj, mimo, iż aparat, jak pan sam mówił, pracował nieźle?

— Przeciwnie, dostrzegłem w drodze pewne nieprawidłowości, zresztą odpowiedziałem już na to bezpośrednio po wypadku

— Tak, tak, oczywiście. Ale na tem właśnie polega niedyskrecja mojego pytania; jest ono raczej natury psychologicznej, bo tyczy się pańskiej, że tak powiem, duszy.

— To zabawne! Proszę, niech pan mówi.

— Więc, proszę pana, ja obserwuję pana i sądzę, że każdy z nas pasażerów mógłby odnieść to samo wrażenie. Jest pan uosobieniem odwagi, dzielności. Nie mogę więc zrozumieć, że pan, lotnik, mógł wylądować bez ostatecznej potrzeby. Jak pana nie podniecała walka z odmawiającym posłuszeństwa motorem. Ja przecież znam historję ostatniej wojny. Nazwisko pańskie jest mi znane; był pan jednym z najdzielniejszych wojennych pilotów. Ja oczywiście, jako pasażer, jestem panu głęboko wdzięczny, że pan nie narażał mojego życia na ryzykowny przelot na aparacie z niepewnym silnikiem! Przecież, jako, powiedzmy, psycholog, nie mogę skojarzyć motywów takiej ostrożności i rozwagi z pańską sylwetką psychiczną.

Spojrzałem na niego. Patrzał w dal, uśmiechając się jakoś inaczej, niż zwykle. Pobiegłem za jego spojrzeniem. Tam gdzieś w oddali łąka zapadała niżej, sunęła się we mgłach rzeka i lśnił na niej księżyc. Na horyzoncie widniały wysmukłe topole, jakby srebrne od księżyca.

Po chwili odrzekł: O, to długa historja! Odpowiedzieć na to pytanie, to musiałbym cofnąć się szmat czasu wstecz, aż może do dzieciństwa.

Ująłem go za rękę. Był to już inny człowiek. Rzekłem otwarcie.

— Nie śmiem prosić, ale, gdyby pan zechciał. . Mamy jeszcze kilka godzin czasu nim przyjdzie auto.

Opowieść pańska dać mi może wiele, bardzo wiele! Ja chcę poznać pilotów.

— I dlatego właśnie—przerwał mi—dlatego, że pan chce tak zasadniczo — uczynię chętnie zadość pańskiemu życzeniu.

Opowiadał, a mgły nad polami aż hen nad lśniącą rzeką łączyły się, wiązały w obrazy, skrzydła...

Widziałem, Mówił, a zwolna twarz jego wypogadzała się, oczy błyszczały jakimś młodzieńczym blaskiem.

— Dawno, dawno, tyle lat!...



d. n.



Kącik młodych lotników

NA WSTĘPIE.

„Kącik młodych lotników“. Tak nazwaliśmy nasz nowy dział, w którym chcemy zrealizować największe swe pragnienie — nawiązać kontakt z Wami, czytelnicy, z Wami, drodzy „młodzi lotnicy“.

Chcemy tu z Wami pomówić, wysłuchać Waszych bolączek, doradzić, dopomóc Wam w każdej sprawie, poczynanej dla lotnictwa.

Bierzemy się wspólnie do pracy! Kto rozumie znaczenie lotnictwa dla naszego kraju nie może pozostać biernym.

A w jaki sposób możecie się przyczynić do rozwoju lotnictwa w Polsce? — Żaden z Was nie zbuduje odrazu doskonałego samolotu, lub silnika. To prawda. Ale tego nikt od Was obecnie nie wymaga. Musicie się narazie zainteresować lotnictwem, zapoznać się z nim.

Przekonacie się, ile satysfakcji dostarcza znajomość lotnictwa, ile przyjemności sprawia np. taka budowa modeli . Przy małym nakładzie pieniędzy, możesz stwarzać istne cacka, które dostarczą ci tyle przyjemności . Zawsze spoglądać będziesz na ten wykonany przez siebie samolocik, jako na najmilszy przedmiot.

A jeśli cię nie pociąga budowa modeli — buduj szybowce. Dwa wielkie, a lekkie skrzydła, mała gondola i aparat gotów. Na górę z tem i próbój latać, latać na własnym aparacie... Czyż można sobie wyobrazic coś przyjemniejszego ..

A trzeba ci wiedzieć, iż próby takiego lotu prowadzą do wynalazku. Przypomnij sobie z numeru 4—5 „Mł. L.“ w jaki sposób dochodzili do wyników nasi pionierzy lotnictwa. Komuż zawdzięcza lotnictwo niemieckie swój rozwój?—Przedewszystkiem młodzieży. Dla młodego Niemca lot szybowy jest najmilszym sportem.

Zachęcamy i ciebie do tego umiłowania lotnictwa. Umiesz budować modele, szybowce—bierz się za to, nie umiesz—ucz się, czytaj; pytaj się nas o to, czego nie będziesz wiedział.

* * *

Aby nasza praca była jaknajbardziej skuteczna musimy się przedtem poznać. Dlatego to dołączyliśmy do niniejszego numeru zapytania, na które *musicie koniecznie odpowiedzieć.* To jest niezbędny wstęp do naszej pracy. Następnie musimy się starać zawiązać z sobą jaknajżywszą korespondencję. Kto chciałby, aby mu pomóc, dostarczyć czego—niech pisze. Wszystko co będzie w naszej mocy zrobimy, aby uczynić zadość waszym prośbom. Donoście nam co robicie. Może już macie jaki model zrobiony, lub może zaciekawia was jakaś dziedzina i chcielibyście wiadomościami swemi podzielić się z innymi—napiszcie o tem: niech my wiemy, co wy robicie, niech i wiedzą inni, że młodzież polska interesuje się lotnictwem. Listy wasze, zasługujące na uwagę będziemy drukowali, o pracy waszej będziemy czynili wzmianki. Nie macie pieniędzy na książki — dostarczymy je wam bezpłatnie, chcecie zwiedzić lotnisko—dobrze, jak się grupa zbierze,—pójdziemy na lotnisko. Chcielibyście latać—ziścimy wasze pragnienie... Ale tylko róbcie coś. Za próżniactwo biletu na lot nie dostaniecie.

A więc, czytelnicy, do pracy z nami. Róbcie i donoście nam, co robicie. Pamiętajcie, iż „kącik młodych lotników” wy macie redagować...

NASZA POCZTA

F.K.Z.—Podanie Pana skierowaliśmy do Departamentu. O wyniku Departament zawiadomi Pana.

F.S Z.—Tak, pogłoski te odpowiadają prawdzie. Według planów rozbudowy miasta, na terenie obecnego placu wyścigowego i lotniska ma powstać nowa dzielnica.

P.W.B.—Owszem, kursują.

P.F.P.—12.066 m. Francja.

P.J.N.—Co do statystyki, to należy przedewszystkiem odróżniać wypadki na samolotach wojskowych od wypadków na samolotach pasażerskich. Te ostatnie, używane od kilku lat przez Polską Linję Lotniczą nie spowodowały żadnego wypadku Na wojskowych zdarzają się wypadki. Przyczyny ich są najróżnorodniejsze. Pomówimy kiedy o tem bliżej. Płatowce produkujemy u siebie w znacznej ilości: Fabryka „Samolot“ w Ławicy może wyprodukować 30 samolotów mies. Inne: „Plage i Laśkiewicz” oraz Wytwórnia w Białej — nieco mniej. Wynik kasowy „Tygodnia” nie jest jeszcze znany. Na ostatnie pytanie trudno nam dać odpowiedź. Zależeć to będzie od naszej dalszej pracy.

WARTO PRZECZYTAĆ.

— *„O budowie płatowców“* — nową książkę inż. Zycha-Płodowskiego, zapoznającą z budową i konstrukcją samolotów. Ujęcie zagadnień jasne i dokładne, w formie przystępnej dla wszystkich. Obszerny atlas rysunków i wykresów. Cena zł. 7.50.

— *„Modelarstwo Lotnicze“* — pilota Woyny, interesujący podręcznik, zapoznający ze sposobem budowania modeli, materjałami używanemi do budowy, teorją lotu i t. p. Nie wykonasz modelu dobrze, jeśli tej książki nie przeczytasz.

— *„Lotnictwo w wojnie współczesnej“* — książkę pułk. Abżółtowskiego, zawierającą całokształt zagadnień lotnictwa i przyszłej wojny. Jeśli naprawdę interesujesz się lotnictwem, książka ta jest dla ciebie lekturą konieczną. Cena 4 zł.

DO NOWYCH CZYTELNIKÓW.

Od bieżącego miesiąca przybywa nam wielu czytelników, z których znaczna część nie zna jeszcze podstawowych zasad lotnictwa. Zdajemy sobie z tego sprawę i dlatego będziemy się starali jak najprzystępniej opisywać nowe zjawiska w świecie lotniczym. Ale, mimo wszystko, nie będziemy mogli powtórzyć tego, co było w poprzednich numerach „Mł. Lotnika", a co dla nowych czytelników ma takie znaczenie, jak dla chcącego uczyć się algebry — znajomość tabliczki mnożenia.

Dlatego polecamy nowoprzybywającym prenumeratorom nasze stare numery, w których zawarty jest całokształt zagadnień lotniczych. Aby uprzystępnić nabywanie starych numerów, Wydawnictwo postanowiło sprzedawać je tym, którzy opłacą prenumeratę na rok przyszły, — po 1 zł. 50 gr. komplet, który nominalnie kosztuje 5 zł. 20 gr.

Polecamy również naszym nowym czytelnikom książki, wymienione pod nagłówkiem „Warto przeczytać". *REDAKCJA.*

Komunikaty Polskiego Lotniczego Związku Młodzieży.

KOŁO WARSZAWSKIE.

Dnia 28/X b. r. odbyło się w lokalu gimn. Lorenza doroczne walne zebranie Koła Warszawskiego.

Przewodniczyła sekretarka Zarządu gł., kol. Jadwiga Krzemińska. Zebranie zagaił vice-prezes ustępującego zarządu, kol. Stefan Szpachta, poczem odczytano sprawozdanie sekretarjatu, kasy i sekcji Technicznej. Zebranie udzieliło absolutorjum ustępującemu zarządowi i przystąpiło do nowych wyborów.

Zgłoszono dwie listy kandydatów, z których przegłosowano drugą 27 głosami przeciw 19 przy 47 głosujących. Jedna kartka była pusta.

W skład nowoobranego zarządu weszli kol. kol.: M. Kamiński (Szk. Techniczna)—prezes, Windyga (Szk. Sadkowskiego), Lessman (Szk. Techn.), Łopatowski (Szk. Tech.) i Gajewski (Uniw. Warsz.) oraz dokooptowany kol. Wąsikowski (Szk. Techniczna). Kol. Czapnik zgłosił wniosek, aby zebranie zwróciło się do sekcji Technicznej Zarządu Gł. o jaknajszybsze rozpoczęcie kursu wyższego mech. lotn.

ZARZĄD GŁÓWNY.

Zarząd Główny uchwałą specjalnej komisji, w skład której wchodzili: kol. Krzemińska, kol. Z. Zapasiewicz, kol. S. Szpachta i kol. R. Sołtan orzekł dn 30/X b. r., iż absolutorjum ustępującemu zarządowi Koła Warszawskiego udzielone być nie może bez uprzedniego sprawozdania Komisji rewizyjnej i zawiesił w czynnościach nowoobrany zarząd, aż do chwili zwołania nadzwyczajnego walnego zebrania Koła, na którem odczytane będzie rzeczone sprawozdanie i dokonane będą wybory nowej komisji rewizyjnej.

Do zwołania zebrania upoważniony został kol. R. Sołtan.

Z SEKCJI ORGANIZACYJNO-PROPAGANDOWEJ Zarz. Gł.

Korporacja „Audacja" obiecała swój udział w Kole Akademickim (Warszawa). Zarząd powyższego koła opracowuje w chwili obecnej plany uregulowania działalności Koła na terenie akademickim w Warszawie.

Sekcja przeprowadziła pertraktacje z Naczelnym Komitetem Akademickim i za jego pośrednictwem organizuje się obecnie 16 kół akademickich w Polsce.

Z ZAKOPANEGO.

Walne Zgromadzenie Koła Zakopiańskiego wybrało nowy zarząd i komisję rewizyjną na I półrocze roku 25/26. w składzie:

Zarząd: prezes—Pluciński Zbigniew (kl. VII), 1 v-prezes—Chlebowski Zbigniew (kl. VI), 2 v-prezes – Grotowska Jadwiga (kl. VII), sekretarz—Morawski Wojciech (kl. VII) i skarbnik—Paszkowski Adam (kl. VI).

Komisja Rewizyjna: przewodniczący—Iskrzycki Tadeusz (kl. VIII) i członkowie: Krzysik Zygmunt, Wesołowski Janusz.

Z LUBLINA.

Pierwsze koło P.L.Z.M. powstało tu na terenie dwu szkół: Gimnazjum Lubelskiego i gimn. im. St. Staszica. Gdy liczba członków doszła do 126, koło podzieliło się na dwa, każde przy swem gimnazjum. Prezesem koła przy gimn. Lubelskiem został kol. Morszczyzna, przy gimn. Staszica—kol. Szynkiewicz.

W bieżącym roku szkolnym z inicjatywy istniejących kół powstały 3 nowe: przy Szkole Handlowej z prezesem kol. Mościckim, przy Handlowej Zawodowej z kol. Wiśniewskim i przy państw. Seminarjum męskiem z kol. Niedźwiadkiem. Ogólnie koła liczą przeszło 200 członków czynnych.

OKÓLNIK.

Zarząd Gł. P. L. Z. M. zawiadamia Koła prowincjonalne, że:

I. Legalizacja P. L. Z. M. przez L. O. P. P. jako sekcji autonomicznej tejże nastąpi w najbliższych dniach. Legalizację w M. W. R. i O. P. podejmie Zarząd Gł. L. O. P. P.

II. Ankieta. W myśl uchwały Zjazdu, Zarząd Gł. prosi poszczególne Koła o obowiązkowe odpowiedzi do dn. 25/XI na następujące pytania:

Jakie środki potrzebne są do realizacji celów i zadań Związku?

Jak Koła pojmują pracę zewnętrzną, a jak wewnętrzną?

Powyższe odpowiedzi będą służyły jako materjał do opracowania dalszego programu działalności Związku oraz ujednostajnienia tejże w Kołach.

III. Sprawy bieżące. Zarząd Gł., chcąc ustalić liczbę członków poszczególnych Kół, prosi o natychmiastowe nadesłanie wykazu członków czynnych danego Koła, opracowanie szczegółowe budżetu Koła przynajmniej do dn. 1 stycznia 1926 r. oraz uregulowanie zaległych składek za ubiegłe miesiące.

Sumy powyższe przesyłać należy kol. Sołtanowi, zam. w Warszawie Al. Szucha 7 m. 2. Termin ostateczny wykonania punktu III. okólnika upływa z dniem 10 listopada 1925 r. Po tym terminie sprawozdania nadsyłać należy na ręce kol. Krzemińskiej, zam. przy ul. Koszykowej 20 m. 7. Zarząd zastrzega sobie przedsięwzięcie odpowiednich sankcji przeciwko Kołom, które nie nadsyłając odpowiedzi, nie będą temsamem współpracowały z Zarządem Gł. w realizacji celów i zadań Związku.

za Zarząd

Sekretarz: v.-Prezes:

(—) *Jadwiga Krzemińska* (—) *Zbigniew Zapasiewicz*

Warszawa 26/X 1925 r.

Biuletyn Komitetu Stołecznego L. O. P. P.

WYDAWNICTWO „MŁODY LOTNIK"

Z dniem 1 listopada b. r. Komitet Stołeczny przyjął na siebie wydawanie miesięcznika dla młodzieży p. t. „Młody Lotnik".

Na stanowisko redaktora Zarząd powołał p. Jerzego Osińskiego, dotychczasowego redaktora „Młodego Lotnika".

ZMIANY PERSONALNE.

Wobec ustąpienia p. W. Majewskiego, uchwałą Zarządu został powołany na członka Komitetu p. Dobrowolski Antoni, prezes Koła Nr. 1 przy P. K. O.

Stanowisko sekretarza Komitetu objął członek Zarządu p. St. Floryanowicz.

INSTYTUT AERODYNAMICZNY.

Rozpoczęta w maju b. r. budowa Instytutu Aerodynamicznego dobiega końca. Gmach jest już pod dachem. Do kompletnego wykończenia pozostały jeszcze urządzenia wewnętrzne, tak, że Instytut będzie mógł być oddany do użytku Politechniki przypuszczalnie z początkiem przyszłego roku. Do dnia dzisiejszego Komitet Stołeczny wpłacił na budowę z funduszów własnych i przekazanych przez Komitety sumę około 400.000 zł.

Do zupełnego wykończenia potrzebna będzie jeszcze suma około 400.000 zł.

W tym celu Komitet wydał „cegiełki" na budowę Instytutu po 25 zł., które mimo ciężkiej sytuacji materjalnej znajdują dość chętnych nabywców, szczególnie — co z całem uznaniem podkreślić należy — wśród szkół powszechnych, średnich i warstw pracujących.

W najbliższym numerze podamy szczegółowe sprawozdanie z budowy łącznie ze zdjęciami fotograficznemi, oraz wykaz szkół, które nabyły „cegiełki".

MODELARNIE LOTNICZE.

Celem przygotowania zastępów przyszłych pracowników na polu lotnictwa, Komitet Stołeczny rozpoczął intensywną pracę zapoznania uczącej się młodzieży z techniką lotniczą, przez propagowanie modelarstwa lotniczego.

Założone modelarnie cieszą się wielkiem powodzeniem i coraz bardziej daje się odczuć wśród młodzieży zainteresowanie lotnictwem i chęć dalszej pracy w tym kierunku.

Miejska Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego, Leszno 72, dzięki inicjatywie p. dyr. Krasuskiego wprowadziła u siebie obowiązkową naukę modelarstwa. Wykładów i ćwiczeń przesłucha w tym roku z górą 300 uczniów.

Przykład powyższy zachęcił już i inne szkoły do wprowadzenia obowiązkowej nauki o lotnictwie i w najbliższych dniach zwołuje Komitet konferencję Dyrektorów Szkół Rzemieślniczych dla szczegółowego omówienia tej sprawy.

Dla ułatwienia nauki modelarstwa, Komitet Stołeczny wydał książkę p. t. „Modelarstwo Lotnicze".

Podręcznik z wielu fotografjami, rysunkami, objętości około 100 str. kosztuje tylko 2.80 zł.

Do nabycia w Komitecie Stołecznym—Senatorska Nr. 14. Szkoły otrzymują rabat.

WALNE ZGROMADZENIE KOŁA № 25 PRZY KOMIT. STOŁ. L. O. P. P.

Dnia 6 grudnia b. r. w terminie I-szym, a dn. 13 grudnia w terminie II, odbędzie się Walne Zgromadzenie Koła № 25 przy Komitecie Stołecznym L. O. P. P. z następującym porządkiem dziennym:

1) sprawozdanie z dotychczasowej działalności,
2) wybory władz Koła,
3) program działalności na przyszłość,
4) wolne wnioski.

Miejsce i godzina zebrania będą ogłoszone w prasie codziennej.

WRĘCZANIE NAGRÓD.

Dnia 15 b. m. odbyło się w Zamku wręczenie nagród zwycięzcy I Lotu Balonów Kulistych w Polsce.

Wręczenia puharu ufundowanego przez pułk. Wańkowicza i nagrody Komitetu Stoł. dokonał Prezes Kom. Stoł. p. F. Falkiewicz.

Na uroczystości obecni byli gen. Zagórski, pułk. Wańkowicz, pułk Bołsunowski, mjr. Markiewicz, por. Łojasiewicz, p. Moldenhawer, p. Benzef, p. Florjanowicz, p. Rerutkiewicz i p. Woyna.

ODCZYTY I FILMY.

Komitet Stołeczny posiada pewną ilość filmów lotniczych, które demonstrowane są w czasie odczytów propagandowych. Dzięki uprzejmości Dyrektora Krasuskiego, który użyczył sali szkolnej, Komitet organizuje poranki filmowe dla młodzieży w gmachu szkoły im. Konarskiego, Leszno 72. Prócz filmów lotniczych na porankach demonstrowane będą i inne filmy, głównie treści wesołej.

Zgłoszenia na odczyty przyjmuje Komitet listownie i telefonicznie tel. 132-14.

WYCIECZKI NA LOTNISKO WOJSKOWE.

Członkowie L. O. P. P. mogą zwiedzać grupami lotnisko wojskowe i centralne warsztaty lotnicze w Mokotowie, codziennie od godz. 8 — 2, po uprzedniu zawiadomieniem Komitetu (przynajmniej na 3 dni przed terminem wycieczki).

LOKAL DLA BIURA KOMITETU.

Komitet Stołeczny poszukuje w centrum miasta lokalu 3-pokojowego na pomieszczenie swego biura.

Osoby i instytucje, mające jakiekolwiek wiadomości o podobnych lokalach, uprasza się o łaskawe zgłaszanie telef. 132-14, w godz. 9—3.

Bliższe szczegóły w biurze Komitetu.

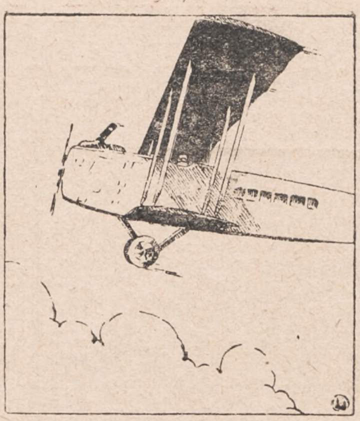
Redaktor: *Jerzy Osiński.* Wydawca: *Komitet Stołeczny L. O. P. P*

Drukarnia Akademicka w Warszawie. Tel. 510-08.

24

PRZEWÓZ:

PASAŻERÓW
POCZTY
TOWARÓW



AERO
KOMUNIKACJA POWIETRZNA

INFORMACJE:

POZNAŃ, TEL. 16-47, 20-83
WARSZAWA, TEL. 258-13, 110-81,
ŁÓDŹ, TEL. 3-11, 26-15.

Samoloty kursują codziennie z wyjątkiem niedziel. Dowóz do i z lotniska (z wyjątkiem Warszawy) uwzględniony w cenie biletu.

SPRZEDAŻ BILETÓW:

W Poznaniu w biurze „ORBIS", plac Wolności 9,
W Warszawie „ „ ul. Widok 8,
W Łodzi „ „ ul. Andrzeja 5.

Pocztę lotniczą należy oddać w głównym urzędzie pocztowym w Poznaniu i w Warszawie.

ROZKŁAD LOTÓW:

Godz.	Kierunek	Godz.
8^{30} ↓	Poznań	↑ 15^{00}
10^{30}	Warszawa	13^{00}
13^{00} ↓	Poznań	↑ 11^{00}
14^{30}	Łódź	9^{30}
15^{00} ↓	Łódź	↑ 9^{00}
16^{00}	Warszawa	8^{00}

TOWARZYSTWO ŻEGLUGI POWIETRZNEJ W POLSCE

port lotniczy, ul. Topolowa, tel. 110-81 i 258-13.

Komunikacja codzienna na linji

WARSZAWA—PRAGA CZESKA

z połączeniem na Wiedeń, Insbruck, Zurich, Strasburg, Budapeszt, Paryż, Białogród, Bukareszt i Konstantynopol.

Odlot codziennie o g. 12^{30}

Pasażerowie Poczta Towar

Cena biletu do Pragi Czeskiej 40 z. Kg. tow. 80 gr.

POLSKA LINJA LOTNICZA „AEROLOT“ S. A.

KOMUNIKACJA

codzienna z wyjątkiem niedziel.

Dostawa poczty i przesyłek w tym samym dniu.

ZARZĄD:

Warszawa, N-Świat 24, tel. 9-00.



INFORMACJE:

Warszawa,	tel.	9-00.
	„	8-50.
Lwów	„	6-10.
	„	22-75
Kraków	„	32-22.
	„	35-58.
Gdańsk	„	415 31
Wiedeń	„	78-3-95.
	„	78-4-95.

ROZKŁAD LOTÓW

WAŻNY OD 1 PAŹDZIERNIKA 1925 R. AŻ DO ODWOŁANIA.

I. WARSZAWA—GDAŃSK.

GODZINA	KIERUNEK			GODZINA
8^{30}	↓	Warszawa	↑	15^{30}
11^{30}		Gdańsk		12^{30}

II. WARSZAWA — LWÓW.

8^{30}	↓	Warszawa	↑	15^{30}
11^{30}		Lwów		12^{30}

III. KRAKÓW — LWÓW.

12^{30}	↓	Kraków	↑	11^{15}
15^{15}		Lwów		8^{30}

IV. WARSZAWA—KRAKÓW.

8^{45}	↓	Warszawa	↑	15^{00}
11^{15}		Kraków		12^{30}

V. KRAKÓW — WIEDEŃ.

12^{00}	↓	Kraków	↑	11^{30}
15^{00}		Wiedeń		8^{30}